Młody Żeglarz

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



Fot. K. [illegible]

Nr 6
CENA ZŁ 30
CZERWIEC 1949

pod eSPowską banderą

W GDYNI ODBYWA SIĘ OBECNIE KURS KADRY PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO SP. BIERZE W NIM UDZIAŁ 70 KURSANTÓW PRZYBYŁYCH Z CAŁEJ POLSKI. SĄ ONI KANDYDATAMI NA ETATOWE STANOWISKA PRACOWNIKÓW APARATU WYSZKOLENIOWEGO KOMEND WOJEWÓDZKICH I POWIATOWYCH LUB NA STANOWISKA INSTRUKTORÓW W OŚRODKACH SZKOLENIOWYCH. TU NA KURSIE MAJĄ ONI ZDOBYWAĆ ODPOWIEDNI ZAPAS WIEDZY FACHOWEJ, ZARÓWNO TEORETYCZNEJ JAK I PRAKTYCZNEJ.

PROGRAM KURSU JEST TAK OPRACOWANY, ŻE WSZYSCY UCZESTNICY, ZARÓWNO CI Z GRUPY ORGANIZACYJNO - WYSZKOLENIOWEJ, KULTURALNO - WYCHOWAWCZEJ JAK I KWATERMISTRZOWSKIEJ, ZAPOZNAJĄ SIĘ W PEŁNI Z TEORIĄ WIOSŁOWANIA I ŻAGLOWANIA NA ŁODZIACH I JACHTACH, POZNAJĄ ICH BUDOWĘ I OSPRZĘT, UCZĄ SIĘ NAWIGACJI, LOCJI I METEOROLOGII, A NASTĘPNIE SPRAWDZAJĄ TO WSZYSTKO PRAKTYCZNIE, PODCZAS WIOSŁOWANIA I ŻAGLOWANIA. ZDOBYWAJĄ TEŻ ZASÓB WIEDZY O GOSPODARCE MORSKIEJ I KULTURZE MORSKIEJ ORAZ PRZECHODZĄ WYSZKOLENIE IDEOLOGICZNE I ORGANIZACYJNE.



Ranek. Lekko zmarszczona powierzchnia basenu jachtowego i widocznej za falochronem zatoki — lśni złotem w blaskach słońca. Na nabrzeżu przed PCWM stoją dwie grupy żeglarzy w roboczych mundurach. Na granatowych furażerkach widnieją espowskie orzełki. Chłopcy, wypoczęci i syci, z ochotą zabierają się do porannej lekcji. Wioślarze dziobowi wchodzą do łodzi i zwalniając cumy od portowych bojek, podciągają łodzie do nabrzeża. Kursanci wskakują jeden po drugim. Sternicy wchodzą ostatni. Po chwili padają komendy:

— Odbij!
— Wiosła chwyć!
— Wiosła!
— Obie naprzód!

10-wiosłowa łódź odbija od nabrzeża i z cichym pluskiem wioseł wychodzi przez basen na zatokę.

Wśród wiosłujących, w drugiej dwójce spostrzegam Gwidona Brzuszkiewicza ze Szczecina. Syn robotnika, sam jest z zawodu murarzem. Jest w grupie kwatermistrzowskiej. Ukończył kurs teoretyczny w Lublińcu, a tu zdobywa praktykę, uczy się rozpoznawać materiały, jakimi będzie później, jako kwatermistrz, gospodarzył w swym ośrodku szkoleniowym.

Zarówno wiosłowanie, jak i żaglowanie nie są dlań zupełną nowością. Początkowo było mu trudno przypomnieć to sobie po przerwie, lecz dziś daje już sobie radę. Trzeba Wam bowiem wiedzieć, Czytelnicy, że Gwidon Brzuszkiewicz jest matem rezerwy i pływał w czasie służby w Mar. Woj. na naszych trałowcach.

Tymczasem łódź nabiera szybkości i poczyna coraz bardziej oddalać się od lądu. Po kwadransie jest już tylko wąską, ciemną kreską na tle błyszczących wód zatoki.

★

Kilkanaście metrów dalej przycumowały barkasy, kiwając masztami na lekko rozkołysanej powierzchni basenu. Tu załoga jest już na pokładzie, robiąc klar przed wyjściem na zatokę. Zaczyna wiać od lądu dość silny wiatr, toteż wyjście z basenu odbędzie się pod żaglami. Zabieram się z nimi. Fok i grot są już gotowe do postawienia, przy bezanie kończą właśnie robienie klaru.

Ułożone dotychczas w „słoneczko“ liny — będą za kilka chwil spełniać swe właściwe funkcje.

— Na dziobie gotowe?
— Gotowe — pada odpowiedź.
— Miecz spuszczony?
— Żagle staw!

Napinają się fały foka i bezana, wiatr wydyma oba żagle niby balony. Z trudem udaje się utrzymać barkas przy nabrzeżu. Za chwilę wypada on jak z procy na basen, kierując się ku wyjściu.

Idziemy beidewindem około stu metrów i stawiamy w międzyczasie grot. Wydarza się tu zabawna historyjka, której powodem jest kursant Mikulski. Gdy padła komenda:

— Szkoty grota luzuj! — rozlega się cichy szept:

— Co to jest takiego? To może ten sznurek? po czym cała załoga „ryknęła“ zdrowym, młodzieńczym śmiechem, a instruktor z powagą wyjaśnił, że to „owszem ten“ i że „luzować“ to znaczy zwolnić, popuścić.

Nic to zresztą dziwnego, że nie wiedział co to szkoty grota. Przyjechał kilka dni temu i w żaglowaniu nie brał jeszcze udziału. Poza tym kursant Mikulski jest sympatycznym młodym człowiekiem, co prawda żonatym, lecz to nie przeszkadza mu być jednym z przodujących w nauce i pracy na kursie. Gdy dziś, z perspektywy kilkunastu dni, przypominam sobie to zdarzenie, widzę, że kursant Mikulski zrobił wielkie postępy w nauce.

Poza nauką ma on jeszcze dość czasu by pracować aktywnie w ZMP. Morze, które widzi po raz pierwszy, zdobyło w nim sobie, świadomego, oddanego bez reszty miłośnika. Jest to gwarancja, że kursant Mikulski potrafi jako zastępca, czy przyszły komendant ośrodka szkoleniowego zaszczepić te uczucia swym podwładnym.

Takich Mikulskich i Brzuszkiewiczów, którzy postanowili na morzu i dla niego pracować, jest na kursie 70. Świadomi znaczenia tego okna na świat dla naszej gospodarki morskiej, dokładają wysiłków i starań, aby się do swej pracy jak najlepiej przygotować. Postawili sobie za cel wychować jak najwięcej młodych entuzjastów, z których wyrosną później rzesze wartościowych i oddanych ludzi morza, budowniczych Polski Morskiej.

★

Z drugiej strony mola spacerowego, w Basenie nr I przycumował między flotyllą „Żeglugi Przybrzeżnej“, a jednostkami „Żeglugi Gdańskiej“ MZKGG, piękny jacht szkolny „Generał Zaruski“.

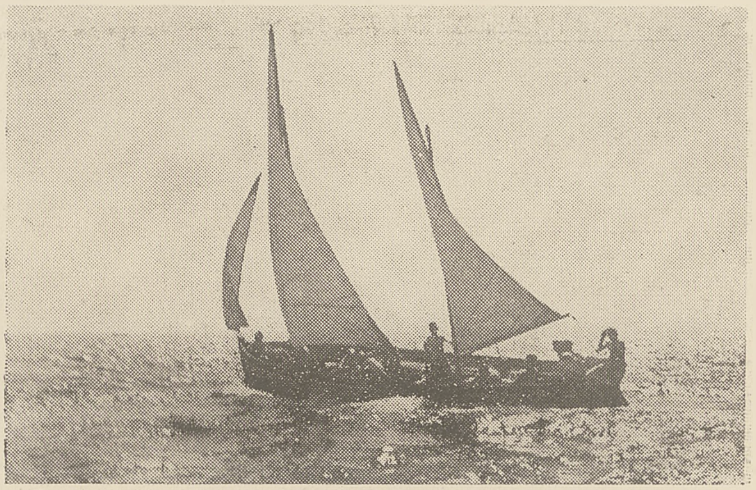
I na nim wre praca. Jedna z wacht objęła służbę na pokładzie, przygotowując się do wyjścia. Kapitan jachtu wydaje głośno komendy, które załoga szybko wykonuje. Nie są tu po raz pierwszy, pływają na „Zaruskim“ od kilku dni.

Wyjście odbywa się zwykle pod motorami, dopiero po minięciu boi wejściowej zaczyna się stawianie żagli. Kursanci zwijają się jak w ukropie, wykonując rozkazy niemal natychmiast, lecz to nie zadawala wymagającego kapitana, który chce z nich zrobić wzorowych żeglarzy.

Wykwita na wietrze bezan, fok, grot i kliwer. „Zaruski“ lekko przechyla się na burtę i prując krótką falę, wychodzi na zatokę. Z pokładu widać trzepoczącą na maszcie ośrodka naszą biało-czerwoną banderę z espowskim orłem, znak, że my, brać espowska, wyszliśmy też w morze!

Zdjęcia: K. Komorowski





1948 - 29 czerwca - 1949

Gdy spojrzymy wstecz i uprzytomnimy sobie osiągnięcia naszej pracy na morzu, to z pełnym zadowoleniem stwierdzić możemy, że w okresie zamykającym się datami 29 czerwca 1948 — 29 czerwca 1949 miały miejsce liczne i bardzo poważne wydarzenia, z których mamy prawo być dumni.

Robotnicy, marynarze, rybacy, technicy — dzięki planowemu systemowi gospodarowania, dzięki współzawodnictwu, które nie tylko zwiększyło tempo pracy, ale polepszyło jej jakość — pokazali, że potrafimy pracować szybciej, lepiej, oszczędniej niż w krajach o ustroju kapitalistycznym.

Ustrój nasz, w którym człowiek pracujący jest panem — a nie niewolnikiem zakładu pracy — wyzwolił w masach pracujących drzemiące dotąd siły i rozwinął ich pomysłowość w ulepszaniu metod produkcji.

Każda dziedzina naszej gospodarki morskiej wykazuje poważne osiągnięcia.

ROŚNIE NASZA FLOTA

Flota polska zwiększyła się o kilka nowych jednostek. Największa z nich m/s „Warta" odbudowana została rękami polskich robotników ze Stoczni Gdańskiej. Nowozakupiony statek - chłodnia m/s „Czech" jest największą tego rodzaju jednostką naszej floty handlowej. Nazwa jego symbolizuje pokojową współpracę z braterskim narodem czechosłowackim, który wspólnie z narodem polskim kroczy ku socjalizmowi. Trzy drobnicowce — m/s „Warmia", m/s „Mazury" i s/s „Puck", wybudowane zostały na stoczniach zagranicznych w wyniku umów zawartych przed kilku laty.

Powiększenie floty pozwoliło na otwarcie nowych regularnych linii żeglugowych m. inn. łączących porty polskie z portami Zatoki Fińskiej i z portami Środkowego Wschodu (Indie, Pakistan). Ilość regularnych linii obsługiwanych przez polskie statki wzrosła w roku ubiegłym do 15. Bandera polska zdobywa wszystkie morza świata!

PRACA PORTÓW

Prowadzone w dalszym ciągu prace nad usuwaniem zniszczeń wojennych i dozbrojenie nabrzeży w dźwigi, magazyny i torowiska, pozwoliły na znaczne usprawnienie przeładunków. Aczkolwiek prace inwestycyjne jeszcze trwają — porty polskie uzyskały już pełną przedwojenną zdolność przeładunkową. Na odbudowanych nabrzeżach Gdańska i Gdyni pracują nowe dźwigi polskiej konstrukcji. Niedawno w porcie szczecińskim zmontowany został pierwszy dźwig wykonany w Czechosłowacji wg planów polskich. Na miejscu, gdzie niedawno jeszcze rosła trzcina i wiklina — robotnik polski w rekordowym tempie wybudował w Szczecinie nowy basen portowy dla przeładunku węgla.

Aczkolwiek uzbrojenia nabrzeży naszych portów wymagają jeszcze uzupełnień — robotnicy „Portorobu" w Gdańsku i Gdyni oraz „Hartwiga" w Szczecinie ustanawiają coraz to nowe rekordy szybkości przeładunku, budząc swoją wydajną pracą podziw u starych marynarzy. Liczne listy i telegramy, wyrażające dla nich uznanie i podziw, są dowodem, że polski robotnik portowy, pracujący dla odbudowy własnego kraju i gospodarki morskiej, lepiej się wywiązuje ze swoich zadań, aniżeli robotnicy portów zagranicznych.



Małe porty — Ustka, Kołobrzeg i Darłowo uzyskały, pomimo braku nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, wspaniałe wyniki, wykazujące wyższe obroty, aniżeli przed wojną. Porty te, które przed wojną miały charakter tylko lokalny dzisiaj służą żegludze międzynarodowej i odciążają pracą swoją porty pierwszej klasy.

Stale wzrastające znaczenie portów polskich przyczyniło się do tego, że coraz więcej armatorów zagranicznych przedłuża swoje linie do Szczecina i Gdańska — Gdyni. Ostatnio uzyskaliśmy bezpośrednie połączenia z portami Dalekiego Wschodu. Liczne konferencje żeglugowe uznały porty polskie za porty bazowe, obniżając wydatnie stawki frachtowe.

W obrotach naszych portów coraz większą rolę odgrywają przesyłki tranzytowe. Wszystkie transporty rudy szwedzkiej przeznaczone dla Czechosłowacji, przeładowywane są w portach polskich. W myśl zawartych umów gospodarczych przemysł czeski kieruje obecnie większość swojego eksportu do krajów zamorskich przez porty polskie. Poważnie wzrasta również tranzyt dla innych krajów demokracji ludowej jak Węgier i Rumunii. Liczne przesyłki kierowane do wschodnich Niemiec przeładowywane są w portach polskich.

Rok ubiegły oznaczył się w życiu portowym między innymi następującymi wydarzeniami: wyładowano tysięczny, od chwili uruchomienia portów, statek z rudą; przeładowano 25 milionową tonę węgla — wyeksportowaną przez nasze porty po wojnie; przeładowane milionową tonę zboża, wznowiono działalność Izby Arbitrażowej Bawełny.

ROZWÓJ ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

Nasza flota przybrzeżna wzbogaciła się ostatnio o m/s „Olimpia" (pierwszy statek wybudowany przez Stocznię Gdyńską), s/s „Anna", s/s „Barbara", s/s „Panna Wodna" — odbudowane względnie przebudowane przez nasze stocznie na nowoczesne statki pasażerskie.

W bieżącym sezonie po raz pierwszy uruchomiona została regularna komunikacja pomiędzy portami małymi, a portami pierwszej klasy.

POWAŻNE OSIĄGNIĘCIA POLSKICH STOCZNI

Stocznie, które dotychczas zajmowały się wyłącznie pracami remontowymi — wodowały w Szczecinie dokończony kadłub „Oliwy", a w Gdańsku od dnia 6 listopada do dnia 29 czerwca 1949 r. 5 rudowęglowców, które otrzymały następujące nazwy: s/s „Sołdek", s/s „Jedność Robotnicza", s/s „Brygada Makowskiego", s/s „1-szy Maja" i s/s „Pstrowski". Maszyny okrętowe według projektów polskich konstruktorów, wykonali nasi robotnicy z Huty Zgoda. Pierwsza maszyna została niedawno wmontowana na s/s „Sołdek".

Stocznie wodowały również pierwsze dwa pełnomorskie holowniki i rozpoczęły budowę dwóch traulerów i 5 lugrotraulerów rybackich. Na pochylniach założone zostały stępki pod dwa nowoczesne motorowce drobnicowe typu „Lewant" o nośności ok. 4 000 ton każdy. Dla potrzeb własnych, stocznie odbudowały jeden dok pływający oraz ponton-podnośnik.

Powiększenie parku maszynowego i wyposażenie w sprzęt warsztatowy, podniosło znacznie wydajność naszych stoczniowców, którzy nabierając większego doświadczenia wywiązują się ze swoich zadań coraz lepiej i prędzej. Z większych prac — będących w toku — na wyróżnienie zasługuje odbudowa s/s „Wrocław". Przeprowadza ją Stocznia Gdyńska.

RYBOŁÓWSTWO

Doceniając ogromne znaczenie gospodarcze rybołówstwa, Rząd otacza je troskliwą opieką. Nasze stocznie wyprodukowały cały szereg nowych jednostek rybackich, które jeszcze w bieżącym sezonie wejdą do eksploatacji zwiększając w znacznym stopniu nasze połowy morskie. Rosną także kadry naszych rybaków morskich i dalekomorskich.

Coraz więcej młodych rybaków zasila załogi naszych jednostek dalekomorskich, na których dotychczas częściowo zatrudnieni byli za-

(dokończenie na str. 7)



KĄŚLIWE „DROBNOUSTROJE"

W tym pozornie lekceważącym wyrażeniu, chętnie używanym przez marynarzy wielkich flot oceanicznych, nie ma jednak wzgardy, przeciwnie — jest coś z szacunku, w którym znalazłoby się nawet miejsce na cień obawy.

Jak złośliwe bowiem bakterie chorobotwórcze powalić mogą najsilniejszego nawet człowieka, tak **ŚCIGACZE** — najdokuczliwsze niewątpliwie spośród „drobnoustrojów morza": eskortowców, trałowców, dozorowców, patrolowców itp. — mogą stać się przyczyną zguby potężnego pancernika.

Typy ścigaczy przeznaczone do zwalczania jednostek nawodnych — posiadają ogromną szybkość znacznie przekraczającą szybkość rozwijaną przez inne rodzaje okrętów wojennych, nie mówiąc już o statkach handlowych. Szybkość ta zawiera się w granicach 40 do 50 i więcej węzłów. Jak największa szybkość jest podstawowym warunkiem powodzenia ścigaczy. Zapewniają ją potężne silniki — przeważnie typu lotniczego. Na dalsze powiększenie szybkości pozwoli zastosowanie turbiny gazowej.

Ważnym również czynnikiem w taktyce ścigacza jest jak najmniejsza widzialność własna. W tym celu wyporność tych okrętów jest niewielka od kilkunastu do kilkudziesięciu ton, taka tylko aby kadłub mógł unieść silniki, niezbędne minimum uzbrojenia i nieliczną ale sprawną załogę. Płytko zanurzające się ścigacze przechodzą bez szkody ponad minami dotykowymi, zaś ich drewniane przeważnie kadłuby eliminują także niebezpieczeństwo ze strony min magnetycznych.

Bronią zaczepną ścigaczy są śmiercionośne torpedy, posiadane przez nie w ilości od 2 do 4 sztuk. Do wystrzeliwania torped służą rury torpedowe, wbudowane zazwyczaj w kadłub równolegle do jego osi podłużnej. Na mniejszych ścigaczach nie ma często z braku miejsca urządzeń do wystrzeliwania torped — zrzuca się je po prostu z pokładu do wody. Prócz torped — jako broni głównej — **ŚCIGACZ TORPEDOWY** posiada jedno lub kilka szybkostrzelnych działek oraz kilka najcięższych karabinów maszynowych przeciwlotniczych. Ważnym uzupełnieniem wyposażenia ścigacza są fumatory, czyli urządzenia do rozpylania zasłony dymnej.

Operacje ścigaczy torpedowych odbywają się przeważnie w księżycowe, widne noce. Zespoły okrętów wojennych czy też konwoje jednostek handlowych atakowane są przez ścigacze znienacka, w chwilach jak najmniej spodziewanych. Zaskoczony nieprzyjaciel nie powinien znaleźć czasu na opamiętanie się, na ustalenie celowników dla zmieniających się błyskawicznie odległości. Ścigacze, podchodzące zazwyczaj od strony księżyca, aby w jego blasku zmniejszyć jak najbardziej swoją widoczność — kierują się z jak największą szybkością w stronę co więcej okazałych jednostek atakowanego zespołu. Za rufą rozpylają potężną, białą zasłonę dymną. Zbliżywszy się na dogodną odległość wystrzeliwują torpedy i niezwłocznie czynią zwrot o 180° kryjąc się za postawioną uprzednio zasłonę dymną.

Dla skutecznego zwalczania ścigaczy torpedowych powstały podczas ubiegłej wojny **ŚCIGACZE ARTYLERYJSKIE**. Posiadają one nie mniejszą szybkość, jednak zamiast torped uzbrojono je w szereg szybkostrzelnych działek dużego stosunkowo kalibru. Oprócz zwalczania ścigaczy torpedowych przeciwnika, zadaniem ścigaczy artyleryjskich jest również wspomaganie ataków własnych ścigaczy torpedowych. Prowadząc pojedynek artyleryjski z nieprzyjacielem, odwracają one jedynie jego uwagę od ścigaczy torpedowych, które w tym czasie „robią swoje". Ścigaczy artyleryjskich używa się także do przeprowadzania desantów dywersyjnych na wybrzeża nieprzyjacielskie. Ich szybkość pozwala na zaskoczenie przeciwnika, zaś siła ich ognia artyleryjskiego stanowi cenne i skuteczne wsparcie dla własnych oddziałów wypadowych.

Dla zwalczania jednostek podwodnych powstał typ **ŚCIGACZA PRZECIWPODWODNEGO**, wyposażonego jako w broń główną — w bomby głębinowe wraz z ich wyrzutniami. Prócz tego ścigacz przeciwpodwodny posiada na pokładzie kilka lekkich działek i najcięższych karabinów maszynowych. Dla wykrywania ukrytego w głębinach przeciwnika zaopatrzony jest on w hydrofony (podwodne aparaty podsłuchowe) i sondę ultradźwiękową. Większe typy ścigaczy przeciwpodwodnych posiadają również asdic — najnowszy wynalazek wojenny służący do wykrywania okrętów podwodnych. Szybkość ścigacza przeciwpodwodnego jest zazwyczaj znacznie mniejsza niż pozostałych kategorii ścigaczy i nie przekracza granic 20—30 węzłów.

*

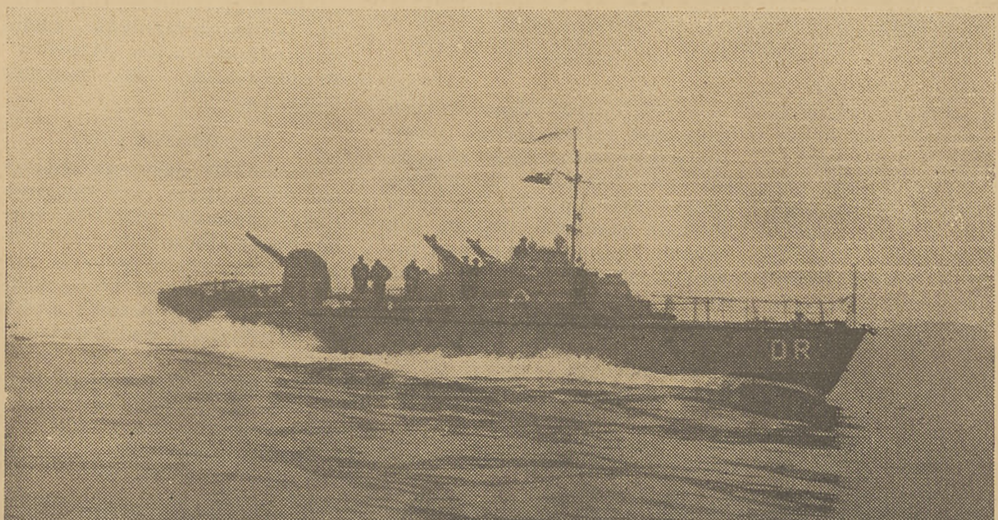
Już w czasie pierwszej wojny światowej ścigacze odnosiły wiele sukcesów tak zastanawiających i tak niewspółmiernie wielkich w zestawieniu ze skromnym kosztem budowy tych okręcików, że od tego czasu wszystkie bez wyjątku państwa morskie zwróciły pilną uwagę na tę kategorię, nie zaniedbując zresztą rozbudowy właściwej floty bojowej.

Podczas drugiej wojny światowej ścigacze okazały się w pewnych warunkach nieocenionym narzędziem walki, które oddało wybitne usługi narodom, walczącym z Niemcami.

Areną ożywionych walk ścigaczy były — i to na wielką skalę — wody Oceanu Lodowatego Północnego, Morze Bałtyckie i wody Morza Czarnego.

Tak więc ścigacze radzieckie, wspólnie z artylerią przybrzeżną, uszkodziły poważnie jesienią 1941 roku niemieckie lekkie krążowniki „Koeln" i „Leipzig".

W Zatoce Fińskiej, zwłaszcza na przedpolu Kronsztadtu, działalność ścigaczy radzieckich przybrała postać prawdziwej wojny podjazdowej, prowadzonej zajadle i tak skutecznie, że ciężkie okręty niemieckie w słusznej obawie o swoją całość nie pokazały się tutaj przez cały czas wojny. Kronsztadt zaś, dokąd po opróżnieniu Tallina przeniosła się baza radzieckiej Floty Bałtyckiej, wytrzymał aż do chwili rozpoczęcia kontrofensywy.



Polski ścigacz przeciwpodwodny ORP „Dziarski".
fot. K. Komorowski

Również na jeziorze Ładoga, przez które wiodła jedyna droga dostaw dla obleganego przez 2 lata Leningradu, ścigacze radzieckie odegrały w jej utrzymaniu rolę pierwszorzędną.

Obrona wysepki Sucho — u południowego brzegu jeziora Ładoskiego — przed próbą niemieckiego lądowania podjęta wielkimi siłami w październiku 1942 roku przypomina żywo nasze Westerplatte.

I tu i tam bowiem obrońców była śmiesznie mała garstka. I tu, i tam przewaga liczebna napastników była mniej więcej dwudziestokrotna, w artylerii zaś około stukrotna. I na Westerplatte, i na wysepce Sucho trzeba było trwać bez żadnej nadziei na zwycięstwo.

Ale Sucho nie spotkał los polskich Termopil. Za jej obrońcami bowiem trwał olbrzymi kraj o nieograniczonych możliwościach, który było stać na wysłanie odsieczy.

Przybyła na czas jeszcze... „Drobnoustroje" flotylli ładożańskiej, wsparte przez lotnictwo morskie i lądowe sprawiły przy tym Niemcom taką krwawą łaźnię, że od tego czasu aż do końca wojny wyrzekli się oni wszelkich dalszych prób desantu na całym północnym froncie.

W wojnie podjazdowej na Kanale la Manche pięknie odznaczyły się ścigacze polskie. Głośna w swoim czasie — obok wypadu na „Gneisenau'a" — była walka jednego polskiego ścigacza z sześcioma niemieckimi, z których dwa unieszkodliwił. Cztery pozostałe ścigacze niemieckie ostrzeliwały się tymczasem wzajemnie z takim zapałem, że ani się spostrzegły, kiedy zuchwały sprawca tego zamieszania „ulotnił się".

Odrodzona Polska Marynarka Wojenna posiada w swoim składzie ścigacze zarówno torpedowe jak i przeciwpodwodne.

*

Oprócz odpowiedniego uzbrojenia i właściwego technicznego wyposażenia niemniej ważnym warunkiem powodzenia są dla ścigaczy trafnie dobrani na załogę ludzie.

Nieprzeciętna wytrzymałość fizyczna i odporność na wyjątkowo trudne wymagania służby oraz szybka orientacja i brak jakiegokolwiek wahania przy pobieraniu decyzji u dowódców, przy wykonywaniu zaś rozkazów — u podwładnych, są warunkami niemniej doniosłymi od strony technicznej.

Polska odbudowuje się z gruzów i popiołów nad podziw szybko. Odbudowuje się także Odrodzona Marynarka Wojenna. Zapewnie długo jeszcze pod względem wielkości naszej Floty Wojennej pozostawać będziemy w tyle za innymi państwami, od wieków nieprzerwanie żyjącymi i rozwijającymi się na morzach. Straty naszej floty — poniesione w walce z odwiecznym wrogiem — były niezwykle wielkie i bolesne. Ale bardziej jeszcze dotkliwe były skutki brytyjskiej polityki niewdzięczności: okręty, które otrzymaliśmy jako wyrównanie naszych strat i na których polscy marynarze przelewali bohatersko krew za wspólną sprawę zwycięstwa — zostały nam odebrane i odstąpione innym marynarkom.

W oparciu o przyjaźń Związku Radzieckiego nasza flota wzrośnie szybciej i lepiej — niżby to nawet naszym ex-sprzymierzeńcom odpowiadało. A z dowodów perfidii i niewdzięczności — potrafimy wyciągnąć odpowiednią naukę.

MIECZYSŁAW ZYDLER

CYKL: Polacy na morskich szlakach

MAREK JAKIMOWSKI



W galerii polskich żeglarzy nie byle kto mógł poszczycić się tak śmiałym wyczynem, jak Podolanin Marek Jakimowski.

Brał on udział w nieszczęśliwej bitwie pod Cecorą . wraz z innymi towarzyszami dostał się do niewoli.

Przy ujściu Dniestru, Turcja budowała wówczas zamek, który miał być skuteczną zaporą przeciw wyprawom kozackim. Nadzór nad budową zamku miał basza Kassymbek, rodem z Aleksandrii. Ówczesnym zwyczajem dygnitarz ów, poza urzędem gubernatorskim, trudnił się także handlem; najważniejsze bodajże zyski czerpał z handlu niewolnikami.

Partia polskich jeńców, w której znajdował się Jakimowski, dostała się w ręce baszy Kassymbeka. Po krótkim pobycie w zamku załadowano ich na galerę, na której już znajdowało się sporo jeńców. Prócz kilku Włochów i Anglików, było ponad 200 Polaków, pojmanych w różnych potyczkach. Transport wyprawiono morzem do Egiptu. Bez specjalnych przygód dojechano do Konstantynopola i po dobraniu kilku pasażerów, smutny korowód czterech galer ruszył w dalszą podróż do Aleksandrii.

Na Morzu Egejskim wyprawa zatrzymała się przy wyspie Labos. Kassymbek Basza — chcąc się zabawić — udał się na ląd wraz z kilkoma Turkami. Było to wielką nieroztropnością ze strony starego handlarza niewolników. Marek Jakimowski, który od początku szukał okazji do ucieczki, postanowił wykorzystać nieobecność komendanta galer i wzniecić bunt wśród niewolników. Okazja była o tyle pomyślna, że Jakimowski wraz z paru innymi znajdował się przy robocie na pokładzie. Wtajemniczył on w swoje zamiary zawładnięcia statkiem swych towarzyszy: Stefana Satanowskiego i Jana Tulczyńskiego. Ci jednak odradzali mu ryzykowne przedsięwzięcie, tłumacząc że nikt z nich nie ma pojęcia o żeglarstwie i że zginą na morzu.

Jakimowski jednak, człowiek o naturze czynnej, skłonny do ryzyka bez względu na skutki, nie mając i tak nic do stracenia, postanowił popróbować szczęścia. Pracując w kuchni przy gotowaniu strawy, wykorzystał chwilę nieuwagi kucharza; dawszy znak do czynu towarzyszom sam z gołymi rękami rzucił się na kucharza galery, powalił go na ziemię i odebrał mu żelazny pręt, który służył za pogrzebacz w kotle i za kij do popędzania jeńców.

Z żelazem w ręku skoczył ku składowi broni, jednym uderzeniem pręta zabił wartownika i wpadłszy szybko do arsenału, zaczął wyrzucać broń. Współtowarzysze niedoli, podnieceni śmiałym czynem Marka, przestali się wahać. Pochwycili broń i razem z Jakimowskim pobiegli na dziob statku, gdzie mieściła się załoga i wartownicy. Marek — zawsze pierwszy — dopadł dowódcy warty i po sekundzie walki cisnął go przez burtę do morza. Po krótkiej i zaciętej walce, niewolnicy pokonali załogę i większość Turków znalazła się w wodzie. Galerę opanowali Polacy.

Jakimowski objął dowództwo. Na jego gromką komendę: „Odciąć liny, podnieść kotwicę!" dziesiątki rąk rzuciło się do pracy. Za chwilę wiatr wypełnił żagle i galera odpłynęła od brzegu.

Na wieść o buncie przybiegł przerażony Kassymbek i wpadając po pas do wody wołał i zaklinał, aby nie odjeżdżano i powrócono, a on wszystko przebaczy. Na próżno! Kassymbek w rozpaczy rwie siwą brodę, grozi i błaga, w końcu śpiesznie wysyła inne okręty w pogoń za przeklętymi giaurami; ale zbiegowie już są na pełnym morzu.

Pełen fantazji i ufności, że jakoś to będzie, Jakimowski stając się samorzutnie kapitanem statku, pożeglował śmiało na południe. Zbiegowie uchodzili szybko, gdyż spodziewali się rychłego pościgu. Po paru godzinach zerwała się burza. Wśród huraganu, niewprawiona załoga, składająca się z gromady przeważnie „zagonowej" szlachty, przechodziła chrzest żeglarski. Huragan z jednej strony był niebezpieczny dla statku, z drugiej jednak pomagał uciekinierom, gdyż utrudniał pościg tureckim galerom.

Przeszło dwa tygodnie błąkali się zbiegowie po morzach Egejskim i Śródziemnym. Nieznajomość sztuki żeglarskiej utrudniała im bezpośrednie skierowanie statku do portów włoskich, najbliższego kraju — w którym mogli nie obawiać się sułtana tureckiego. Na szczęście galera była dobrze zaopatrzona w żywność i głód nie zagrażał śmiałkom. Dwa tygodnie wspólnych przeżyć na morzu, zbliżyły bardzo do siebie współtowarzyszy niedoli. Marek Jakimowski stał się przedmiotem uwielbienia podwładnych, wyrobił sobie duży autorytet i bezwzględne posłuszeństwo.

Przygoda naszych śmiałków zakończyła się szczęśliwie. Unikając niepewnego lądu kierowano się na zachód i w końcu zdecydowano się przybliżyć do widocznych z dala brzegów. Były to brzegi Sycylii. Galera zawinęła do Palermo. Bohaterowie zostali ocaleni. Wzbudzili oni wielką sensację nie tylko we Włoszech, ale i innych krajach.

Marek Jakimowski był jednym z nielicznych polskich żeglarzy, który już za życia doczekał się opisu swych czynów. Na podstawie jego własnych opowiadań, już w 1623 roku ukazała się po włosku broszura o jego przygodach. W kilka lat później przetłumaczono ją na język polski.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI



Działko szybkostrzelne na polskim ścigaczu przeciwpodwodnym.
fot. K. Komorowski

Wśród espowskiej braci na Wybrzeżu

Napisał Stanisław Woliński.

W roku ubiegłym na Wybrzeżu, ściślej mówiąc na terenie województwa Gdańskiego, pracowały dwie brygady młodzieżowe Powszechnej Organizacji Służba Polsce. Jedna z nich budowała autostradę Gdańsk—Gdynia na odcinku Orłowo - Sopot i we Wrzeszczu, oraz linię kolejową w Rumii - Zagórzu, druga zaś przeprowadzała renowację rowów na Żuławach.

W roku bieżącym na Wybrzeżu pracują cztery brygady: w Gdyni - Chylonii, w Orłowie, i dwie na Żuławach. Postaramy się naszych Czytelników zapoznać z ich życiem i pracą. Zaczynamy od brygady 18 w Orłowie - Kolibkach.

Kwietniowe słońce skąpo oświetlało peron orłowskiego dworca, gdy ponad siedmiuset młodych chłopców, najróżnorodniej ubranych, z walizkami, tobołkami i kuferkami w rękach, wysiadało z pociągu. To junacy SP, którzy przybyli na pierwszy turnus do kwaterującej opodal Orłowa 18 brygady. Serdecznie witani przez społeczeństwo, przemaszerowali zwartą kolumną na teren obozu, rozpoczynając dwumiesięczny, pracowity pobyt nad morzem.

Z głośnych rozmów można było poznać „śląskich pieronów", gdyż wszyscy oni, wiejscy chłopcy Górnego Śląska, pochodzą z powiatów kluczborskiego, oleśnieńskiego, tarnowskiego, bytomskiego i lublinieckiego.

Szybko zapoznali się z terenem, oswoili z espowskim mundurem i czynem pokazali, co potrafią. Wzięli się po śląsku do pracy przy budowie autostrady Gdynia — Gdańsk, rozpoczętej w roku ubiegłym.

*

Minęło niemal półtora miesiąca. Czerwcowe słońce piecze niemiłosiernie, lecz na terenie autostrady ruch. Opaleni na brąz chłopcy nie zważają ani na upał, ani na przejeżdżające obok autobusy, auta czy gdyńskie „trajlusie". Nie słyszą też krótkich rozmówek na temat ich pracy, nie słyszą słów podziwu i uznania, jakimi darzą ich przejeżdżający. Jest o czym mówić. Popatrzcie tylko:

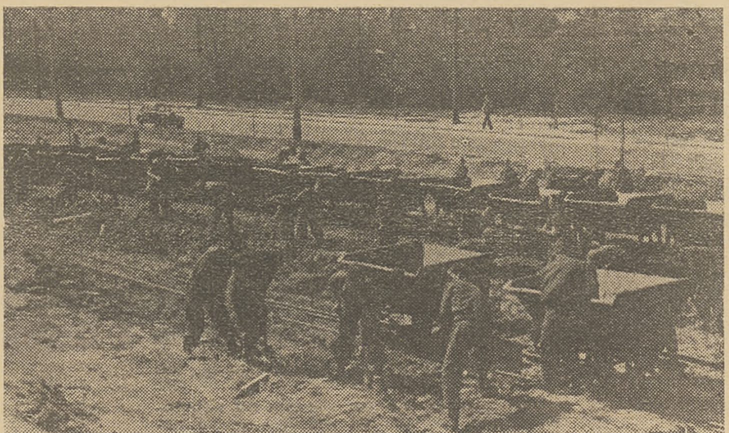
Pierwsza grupa pracuje w Orłowie, w pobliżu poczty. Solidne do niedawna wzgórze zeszczuplało wydatnie, leżący tuż przy jezdni ogród cofnął się o kilkanaście metrów, a na jego miejscu chłopcy przygotowują już teren pod przyszłą jezdnię. Wzgórze wywozi się autami (dosłownie) lub wagonikami do miejsc niżej położonych.

Pomyślicie sobie: zwykła ziemna robota. Pewnie! Może ona i zwykła, lecz ma dwie cechy niezwykłości: pierwsza to tempo, w jakiej się ją wykonuje, a druga, to sposób wykonania. Nie ma tu bowiem ani buldożerów, ani kopaczek, są natomiast oskardy, łopaty i twarde junackie ręce. I jest jeszcze zobowiązanie wykonania pracy o dwa tygodnie wcześniej!

Nic więc dziwnego, że odcinek Orłowo — Sopot — Kolonia, jest już gotów, a odcinek między Kolonią i Sopotem rośnie w oczach. Do niedawna widać jeszcze było wykończony betonowy przepust i leżące w dole ogrody, dziś przepust znikł pod zwałami ziemi, nasyp osiągnął już niemal leżące naprzeciw wzgórze.

— Wzgórze? — zapytacie. Raczej chyba resztki wzgórza, bo długie taśmy torów koleiki wgryzły się już w nie, a tłusty, gliniasty grunt zażółcił się w słońcu.

Robota pali się chłopcom w ręku. Przy podstacji trolleybusowej pracuje 5-ta kompania. Podchodzimy do najbliższej drużyny. To drużyna Alojzego Deii. Przed kilkoma dniami osiągnęła ona wraz z kompanią ponad 400 procent normy w ciągu jednego dnia, a młody Deja jest stale na liście najlepszych, osiągając ponad 250%. Ten szczupły, wysoki chłopiec, syn małorolnego chłopa z Uszyc w pow. Olesno, imponuje swą postawą. Mimo młodego wieku, pracuje już w majątku państwowym w Uszycach, pomagając matce w utrzymaniu rodziny. Aktywny ZMP-owiec, nie poprzestaje na tym. Postanowił ukończyć kurs traktorzystów i mechaników traktorowych, aby móc później założyć w swojej wsi ośrodek maszynowy i pomagać sąsiadom w uprawie roli.







*

Po przeciwnej stronie, przy moście kolejowym w Sopocie, pracuje 1-sza kompania. Junacy szybko ładują wózki z ziemią, śpiesząc się aby wykonać plan. Już dziś widać, że zobowiązanie o przedterminowym wykonaniu robót przez turnus będzie na pewno wypełnione. Lecz oni pragną swą dobrą pracą i podniesieniem wydajności dorzucić jeszcze kilka cegiełek do sukcesu brygady.

Nic więc dziwnego, że kompania należy do najlepszych w brygadzie, wykonując stale przeciętnie 164%. Obok nas stoi jeden z junaków, patrolowy Albin Stanowski z Drutarni, pow. lublinieckiego, w „cywilu" maszynista w jednej ze śląskich fabryk papieru. Wyrabia on stale około 200% normy dziennej, lecz powiada, że to mało.

— W fabryce to robię ze swoją maszyną prawie 800 kg papieru na godzinę zamiast planowanych 650 kg. Tam potrafiłem nie dać się starszym, bardziej doświadczonym maszynistom, a tu mam się bać roboty? To nie w naszym, śląskim zwyczaju!

Pracuje rzeczywiście jak „pieron". Uczy się równie pilnie, toteż został przeniesiony na kurs dowódców plutonów, lecz jego marzenie, to Marynarka Wojenna.

— Pływać na „Błyskawicy", albo na okręcie podwodnym, to musi być służba! — powiada.

*

Do ostatniej grupy jest troszkę dalej, pracuje ona we Wrzeszczu, wykończając częściowo już gotowy odcinek autostrady. Dziś pracuje tu 3-cia kompania — powiat Lubliniec — jak mi powiadają. Jeden z plutonów plantuje teren przy fabryce „Anglasa", inny podwozi kostkę pracującym kamieniarzom, jeszcze inny kładzie podkład z tłuczonej cegły pod nawierzchnię.

Mimo bliskości „Anglasu" chłopcy powiadają, że jest im gorzko, bo starają się jak mogą, śrubują dzienne wyniki, a 2-ga kompania jest niemal od miesiąca na przedzie i nie mogą jej pokonać.

— Tak byśmy chcieli zdobyć ten proporzec przodownika brygady, a tu nam się nie udaje. Ale już niedługo! W tym tygodniu na pewno wygramy!

*

Popołudnie. Chłopcy wrócili już „do domu" — jak mówią o obozie. Nie poszli na zajęcia, bo zelektryzowała ich wiadomość o mającym się odbyć za chwilę

przekazaniu proporca przodownikom nowej, zwycięskiej kompanii. Komu?

Cały obóz stanął w czworoboku, na czele przodownik brygady — kompania 2-ga. Następuje odczytanie wyniku wyścigu pracy. Pierwsze miejsce zajmuje kompania 3-cia z wynikiem 167%, drugie — kompania 1-sza — 164%, a dalej kompanie: 5-ta — 127%, 2-ga — 119%, 4-ta — 115% i 6-ta — 108%.

Twarze junaków z trzeciej czerwienieją mimo opalenizny. Nareszcie dokonali swego.

— Wiadomo, Lubliniec — rzuca któryś ze stojącej obok kompanii.

Czworobok zalega cisza, wśród której d-ca batalionu st. sierż. Borkowski odbiera proporzec od d-cy 2-giej kompanii, aby go przekazać dowódcy brygady, który w kilku prostych żołnierskich słowach podkreśla osiągnięte przez 3-cią kompanię wyniki, zachęcając pozostałe do naśladownictwa, po czym przekazuje go zwycięzcom. Od tej chwili proporczyk będzie towarzyszył kompanii w pracy i szkoleniu, będzie widomym znakiem jej osiągnięć, będzie jej przypominał o obowiązkach przodownika pracy brygady.

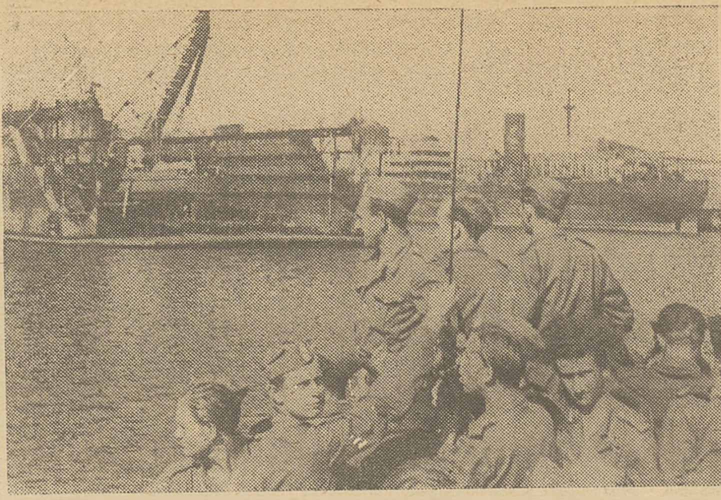
A młodzi trzeciacy powiadają krótko: „Nie oddamy" — podobnie, jak przed kilkoma niespełna godzinami powiedzieli: „Musimy zwyciężyć!" Słowa dotrzymają!

*

Zapytacie zapewne, co junacy robią poza pracą na trasie autostrady. Posłuchajcie więc. Ci młodzi chłopcy ze Śląska przyjechali nad morze po raz pierwszy w życiu, pierwszy raz je widzieli. W czasie pracy na poszczególnych odcinkach, widzą zatokę, pływające po niej statki, łodzie, jachty, niekiedy widzą panoramę portów w Gdańsku czy Gdyni. Wtedy pragną je jak najszybciej zobaczyć z bliska.

Ostatnio pragnieniom tym stało się zadość. Do basenu I w porcie gdyńskim przybył jeden z holowników Mar. Woj., aby zabrać na pokład junaków brygady i objechać z nimi port.

Wiele było przy tym radości, dumy, wzruszenia. Młodzi, wiejscy chłopcy z zainteresowaniem słuchali wyjaśnień doświadczonych marynarzy na temat pracy portu gdyńskiego. Widzieli sypiący się do luków śląski węgiel, ładowany na obce statki, widzieli pracę taśmowców i bu-



Junacy podczas zwiedzania portu gdyńskiego.

dowanych na Śląsku polskich dźwigów. Zachwycali się sylwetkami — szkolnego okrętu Mar. Woj. ORP „Iskra" i statku szkolnego „Dar Pomorza". Pytali o szczegóły budowy i urządzeń statków handlowych, o towary jakie się nimi przewozi. Przyglądali się pracy robotników portowych, tak różnej od pracy w innych dziedzinach. Przypadła im do gustu ta nieznana dotychczas dziedzina naszej gospodarki. Wielu z tych młodych chłopców postanowiło poznać ją bliżej a nawet się jej poświęcić. Jedni marzą o pracy w porcie, inni o statkach handlowych, jeszcze inni o rejsach na pięknej „Iskrze", o służbie na „Błyskawicy" czy innych jednostkach naszej floty wojennej. Te marzenia o morzu posiadają wiele cech realności. Chłopcy są przecież w SP, mają możność przejść kursy przysposobienia marynarskiego, ukończyć tę czy inną szkołę morską i stać się prawdziwymi ludźmi morza.

Do tego celu prowadzi droga poprzez dobrą pracę poprzez stałe kształcenie się. Nie brak junakom sił i chęci do pracy. I tak jak potrafią wykonywać 300% normy dziennie, tak na pewno dopną wytkniętego sobie celu.

I kto wie, czy nie spotkacie się z byłymi junakami 18-tej brygady w niedalekiej przyszłości w porcie, przy budowie statku, czy też na pokładzie jakiegoś frachtowca lub okrętu wojennego?

Morze, to nieznane, tajemnicze i pociągające, uchyliło rąbka zasłony, zdobywając wielu nowych, na pewno oddanych jego sprawie entuzjastów...

*

Nim pożegnamy się z brygadą, kilka słów o sporcie.

Śląsk znany jest w Polsce z wielkiej popularności piłkarstwa i z zamiłowania Ślązaków do piłki nożnej. Znalazło to również swój wyraz na terenie Brygady. Najszybciej i na najlepszym poziomie stanęła piłka nożna, choć i innych dyscyplin nie zaniedbano, ale... co tu dużo gadać: reprezentacja 18-tej brygady jest mistrzem wojewódzkim SP i ma na swym koncie same sukcesy.

Zaczęło się od pokonania reprezentacji piłkarskiej jednej z jednostek Mar. Woj. w stosunku 2:1. Później przyszły inne zwycięstwa. Junacy wygrali z klubem sportowym „Pagedu" 3:0, z reprezentacją 33 Brygady SP 4:1, z juniorami gdyńskiego „Gromu" 7:3, a z jednostką lotnicza 2:0.

Piłkarze 18 Brygady są bardzo ruchliwi i pragną zagrać nawet z rezerwową drużyną ligowej „Lechii". Życzymy im pełnego sukcesu.

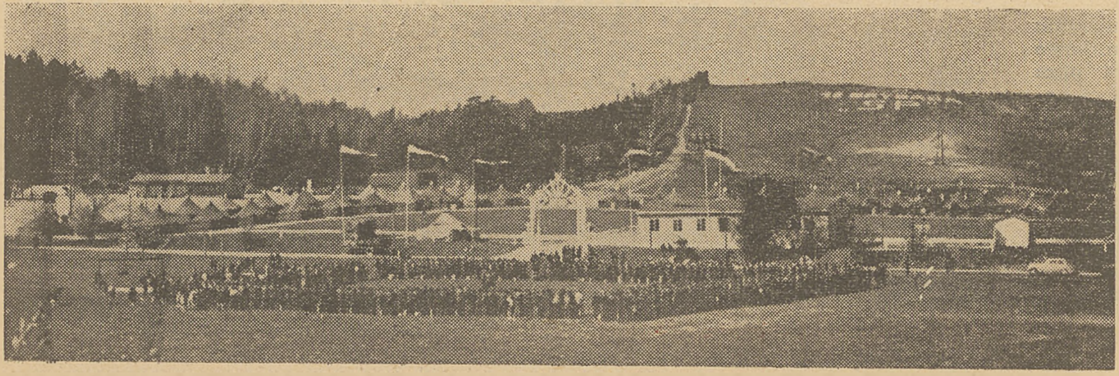
*

Zbliża się wieczór, kończy się zwykły prosty dzień junaka.

Niektórzy zasną z myślą o podwyższeniu wydajności, inni będą myśleć o widzianej w porcie „Błyskawicy" lub o statkach handlowych, lecz znajdą się i tacy, którzy śnić będą pod niebem Wybrzeża, o terkocie traktora, orzącego ojcowskie pole, o niedalekiej przyszłości swej wioski i kraju, lepszej, jaśniejszej, szczęśliwszej, tej przyszłości, którą oni teraz w codziennym trudzie budują.

STANISŁAW WOLIŃSKI

Pierwsza zbiórka na placu alarmowym.



29 czerwca 1948—1949

(dokończenie ze str. 3)

graniczni fachowcy. Nasi rybacy osiągają doskonałe wyniki pracy — lepsze często od załóg obcych.

Akcja współzawodnictwa znalazła nawet w rybołówstwie szerokie zastosowanie, w połączeniu z uchwałą rządową o ulgach dla rybaków — dała ona wspaniałe rezultaty w połowach.

Należy też wspomnieć o zapoczątkowaniu akcji, mającej na celu zmniejszenie importu śledzi. 17 lipca 1948 r. odbyła się w Gdyni nieznana dotychczas w Polsce uroczystość rozpoczęcia sezonu śledziowego. Plan połowów śledzi, zakrojony szeroko — jest realizowany przez Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor" — ponad normę!

SZKOLNICTWO MORSKIE

Jasną jest rzeczą, że wymieniona tu została tylko część tych dóbr, które wzbogaciły nasze gospodarstwo morskie w okresie 29. VI. 48 — 29. VI. 49. Trudno wymienić wszystko!

Trzeba jednak — i należy — wspomnieć o tym — który tego dokonał: o człowieku.

Nieliczna garstka fachowców morskich jest wspomagana stale przez nowe, coraz to większe kadry wyszkolonych ludzi morza. Zakrojona szeroko przez Departament Kadr Ministerstwa Żeglugi akcja szkoleniowa, szczególnie bogata w omawianym okresie, uzupełnia szeregi stoczniowców, marynarzy i rybaków.

Troską Rządu było, aby element ludzki był najbardziej wartościowy, najlepiej wyrobiony społecznie.

Reforma szkolnictwa morskiego, dokonana w marcu 1949 i nowe rozporządzenie M. Ż. o stanowiskach w PMH, dają demokratyczne podstawy do awansu społecznego dla marynarzy. Przed młodzieżą warstw pracujących stoją otworem uczelnie podległe Ministerstwu Żeglugi — a stały wzrost liczby uczniów tych szkół, gwarantuje dopływ wyszkolonego narybku do floty i rybołówstwa.

Gdy w czasie „Dni Morza" liczne wycieczki z głębi kraju będą odwiedzały Wybrzeże — my — ludzie morza — możemy śmiało patrzeć im w oczy: nasze nowe statki i odbudowujące się porty, nasze sprawne przeładunki, nasze wyniki połowów morskich mówią, że pracujemy wydajnie, bo pracujemy na swoim, bo pracujemy dla siebie, bo wiemy, że zysków naszej pracy nie zabierze nam chciwy kapitalista. Pracujemy — i zacieramy usilnie ślady minionej wojny — bo nie chcemy nowej wojny.

KAROL J. WEBER



Niech się zżyma ten, komu wiatr zerwał z głowy kapelusz, lub sypnął piaskiem w oczy, niech sobie narzeka na wiatr, kto tylko zechce.

My żeglarze żyć bez niego nie umiemy. Daje pęd naszym statkom i łodziom, budzi w nas szybsze tętno i radosne podniecenie.

Nie szkodzi, że czasem staje się groźny — nie jego to wina — prawa przyrody zmuszają go do zawrotnego pędu. Daje nam wtedy radość walki, przyucza do wysiłku nerwów i mięśni i nagradza za naszą sprawność — zwycięstwem.

Zapominamy mu łatwo szaleńcze wybryki, kiedy dla odmiany świeżym, równym podmuchem uderza w płótno żagli, chyląc lekko maszty, a woda z pienistym szumem umyka z pod dziobu..

NARODZINY WIATRU

Kiedy ciepło słoneczne nagrzeje ziemię, zaczyna jej powierzchnia promieniować i z kolei nagrzewać powietrze.

Ogrzane cząsteczki gazów tworzących powietrze, zaczynają się rozbiegać, rozrzedzać i rozprzestrzeniać w kierunku do góry*). Zwiększa to objętość nagrzanej masy powietrza, która w górze rozlewa się nad sąsiednie obszary chłodniejsze. Ubytek cząsteczek wierzchniej warstwy zmniejsza jej ciężar, a przez to i jej ciśnienie na powierzchnię ziemi.

Wtedy z sąsiednich obszarów o niższym stopniu nagrzania, a więc o stosunkowo większym ciśnieniu, zwiększonym poza tym na skutek dopływu górą ciepłego powietrza, napływają na obszar o ciśnieniu mniejszym masy powietrza dążąc do wyrównania ciśnień. Ten ruch nazywamy wiatrem.

Powstanie lokalnego wiatru, łatwo zaobserwować można na wybrzeżu morskim, gdzie stykają się ze sobą 2 różne rodzaje powierzchni ziemskiej:

LĄD — nagrzewający się szybko i powierzchownie i również szybko oddający nagromadzone ciepło zalegającej nad nim atmosferze,

MORZE — nagrzewające się powoli i wchłaniające ciepło w głąb, przez co promieniowanie na zewnątrz jest mniejsze i znacznie wolniejsze; morze to rezerwuar ciepła.

W godzinach rannych nad ogrzanym lądem wytwarza się szybko obszar niskiego ciśnienia, wobec czego wiatr będzie wiał znad morza, z obszarów chłodniejszego powietrza o większym ciśnieniu. W nocy szybkie ochłodzenie lądu, podczas gdy morze będzie zwolna promieniować ciepłem, spowoduje zjawisko odwrotne. Sytuację ranną przedstawia nam w uproszczeniu rysunek 1, będący zarazem ilustracją do wstępnego objaśnienia o powstawaniu wiatru.

*) Z fizyki wiemy, że gaz ogrzewany dąży do zwiększania objętości, podobnie zresztą jak i płyny, które przy ogrzaniu zwiększają objętość nie zmieniając masy.

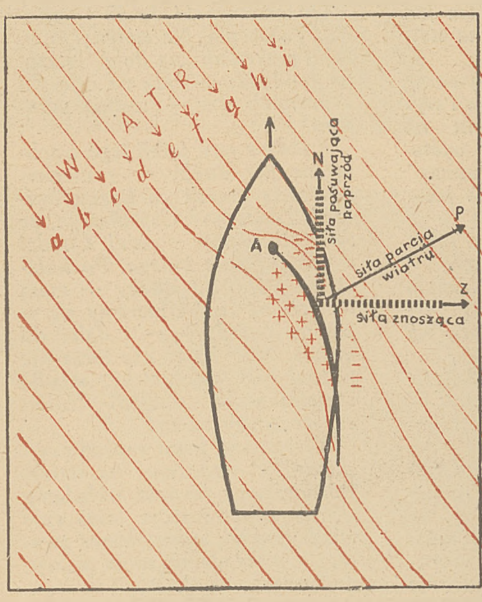


To samo zasadnicze zjawisko, choć w niezmiernie skomplikowanych postaciach, zachodzi w skali światowej na kuli ziemskiej między obszarami silnie nagrzanymi (równik) i chłodnymi (bieguny).

Przesuwające się masy powietrza z obszarów o różnej ciepłocie i ciśnieniu nacierają na siebie tworząc potężne wiry o wielkim zasięgu, w których powietrze posuwa się z tak znaczną szybkością, że zamiast słowa wiatr, używamy na określenie tego ruchu groźnego słowa WICHER lub nawet HURAGAN.

Szybkość przepływu powietrza jest tym większa, im mniejsza odległość dzieli obszary o znacznej różnicy ciśnienia.

Żeglarze odróżniają natężenie siły wiatru wg skali 13 stopniowej ułożonej przez admirała Beauforta.



Rys. 2

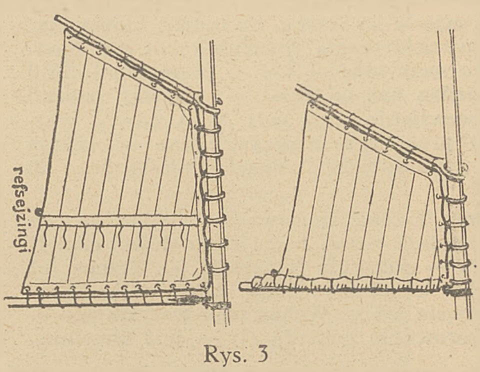
Kierunek wiatru określa się wg kierunku, z którego wiatr wieje, a zatem wiatr północny to przepływ powietrza od strony północy itd.

JAK DZIAŁA ŻAGIEL

Żagiel jest jednym z dawniejszych wynalazków ludzkości. Stosowano go już w głębokiej starożytności jednak tylko do poruszania Z WIATREM ówczesnych statków, które poza tym wyposażone były w wiosła, używane przy wiatrach przeciwnych.

Możliwość żeglowania POD WIATR odkryto dopiero w średniowieczu, a szeroko stosowano w żegludze nowożytnej aż do czasów wyparcia żagli przez maszyny w wieku XIX.

Obecnie żagle ostały się tylko na nielicznych statkach: przede wszystkim szkolnych, jachtach, a także na małych jednostkach rybackich i łodziach okrętowych.



Rys. 3

O ile żeglowanie z wiatrem jest zjawiskiem prostym i zrozumiałym, o tyle żeglowanie pod wiatr budzi zawsze wątpliwości; że jest ono możliwe — łatwo się przekonać. Wyjaśnienie zaś teoretyczne tego faktu, które opracowane zostało w ostatnich latach w związku z badaniami nad opływem powietrza wokół przedmiotów stałych, czyli aerodynamiką — rozwiewa resztę wątpliwości.

Żagiel, który ma wprawić w ruch statek w kierunku pod wiatr (oczywiście nie wprost pod wiatr, lecz pod ostrym kątem do wiatru) — musi być tak uszyty i ustawiony, aby tworzył pewne wybrzuszenie, jak to widać z przekroju poziomego żagla na rysunku 2.

Wtedy równoległe strugi wiatru (a—i) dzielą się na krawędzi A na dwie grupy. Część z nich (b—d) — płynąca po stronie wklęsłej wybrzuszenia — zostaje zahamowana przez opór płaszczyzny żagla i zwalnia przez to tempo przepływu, co spowoduje nacisk na żagiel zahamowanych na swej drodze cząsteczek powietrza (oznaczony na rysunku plusami). Pozostałe strugi (e—g), opływające żagiel po stronie wypukłej, będą musiały się zgęścić a przez to zwiększyć szybkość przepływu tym bardziej, że w tylnej części żagla powstawać będzie pustka, do której szybko będą umykać cząsteczki powietrza. Ucieczka ich wywoła zmniejszenie ciśnienia w miejscu oznaczonym minusami, czyli „zassanie". Nacisk z jednej strony, a ssanie z drugiej, złożą się na siłę parcia wiatru na żagiel oznaczoną strzałką P, prostopadłą do płaszczyzny żagla. Siłę tę można rozłożyć na 2 składowe ustawione do siebie pod kątem prostym. Jedna z nich — siła znosząca Z — będzie usiłowała znosić statek w bok, czemu przeciwstawi się opór podwodnej bocznej płaszczyzny statku, zmniejszając to znoszenie do minimum. Pozostała zaś składowa siły P — posuwająca naprzód siła N — nada statkowi ruch do przodu.

W ten sposób wyjaśniło się niezrozumiałe zjawisko posuwania się żaglowca pod wiatr.

Żeby żagiel przybrał odpowiedni kształt — szyje go się z wąskich pasów płótna, tzw. brytów, układanych tak, aby powstało pożądane wybrzuszenie. Żagiel obszywa się naokoło liną zwaną LIKIEM, która utrwala jego kształt. W rogi żagla i wzdłuż lików wprawia się ucha i odpowiednie okucia, celem przymocowania go do drzewca lub sztagów i połączenia z linami, służącymi do manewrowania nim.

Franciszek Fenikowski

PRAWO MORZA

Jeśli poznałeś me prawo — twarde,
jak dłoń żeglarza odjęta wiosłom,
i buntu falę w sercu narosłą —
moją do lądu czujesz pogardę.

Już cię nie skuszą wiatry łaskawsze,
ani tęsknota nie odda miastom!
Jam cię urzekło falą grzywiastą!
nie zdołasz uciec! Tyś mój na zawsze!

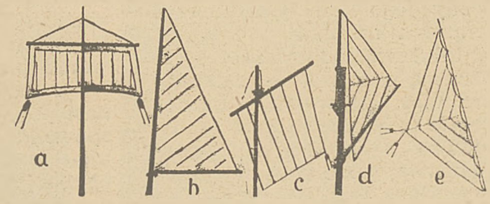
Szum fali mojej, zmieniony w mewę,
twoimi ślady poleci wszędzie,
krążyć nad każdym snem twoim będzie
co noc cię budzić surowym zewem.

Innym mieszczański sen gwiazdy wróżą,
tobie—sztorm słony, co nordą smaga,
bo życie twoje będzie jak flaga
szarpana w strzępy bałtycką burzą!

Ziemia z twych oczu się odkotwiczy
i już nie znajdziesz drogi powrotnej,
choć rychło pojmiesz, człowiek samotny,
że miłość moja ma smak goryczy.

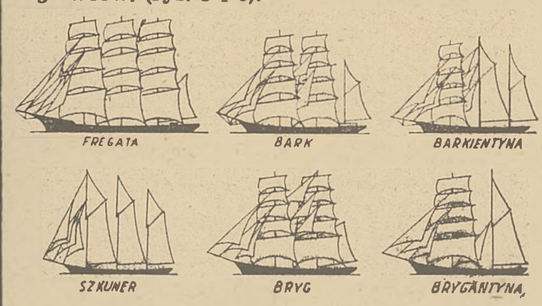
Wreszcie ważnym elementem żagla są często spotykane refsejzingi służące do zmniejszania jego powierzchni na wypadek zbyt silnego wiatru. Wtedy całą dolną część żagla zwija się i obwiązuje refsejzingami, jak to widać na rysunku 3. Można też żagle refować przez nawijanie płótna na bom.

Żagle mogą być rozpinane przy pomocy różnych drzewc: bomu, gafla i masztu (rys. 3) poziomej rei (rys. 4a); bomu i masztu (b); ukośnej rejki lugrowej (c); gafla i masztu (d) lub bez drzewca — po sztagu (e).



Rys. 4

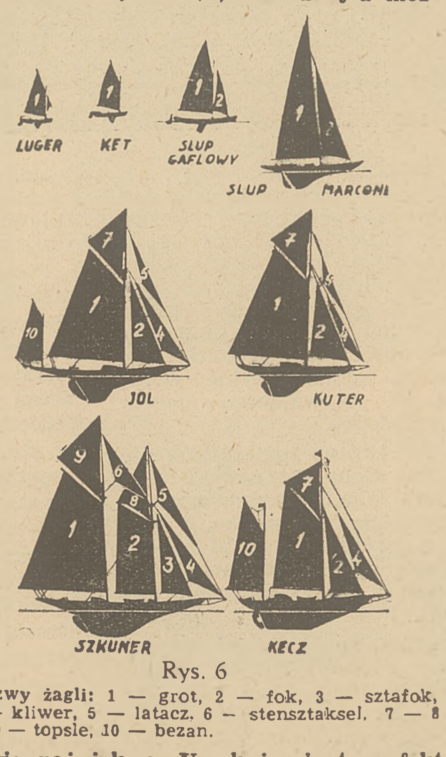
Zależnie od ilości żagli, ich kształtu, sposobu rozpięcia na masztach, ilości masztów itd. — rozróżniamy różne typy żaglowców. (rys. 5 i 6).



Rys. 5

SZTUKA ŻAGLOWANIA

Wykorzystanie siły wiatru przy pomocy żagli do poruszania statku jest umiejętnością nader prostą, wymagającą jedynie pewnej wprawy. Cała sztuka polega przede wszystkim na właściwym ustawieniu żagla, aby siła pociągowa (N) wiatru była możliwie największa. Uzyskuje się ten efekt przez możliwie luźne ustawienie żagli, bliskie łopotu. Zbytnie przyciąganie żagli do środka statku zwiększa tylko niepotrzebnie siłę znoszącą, działającą w bok, a nie do przodu oraz zmniejsza ssanie. Natomiast wyluzowanie żagli do łopotu nie powoduje zmian w opływie powietrza i nie wywołuje żadnej siły poruszającej. Trze-



Rys. 6

Nazwy żagli: 1 — grot, 2 — fok, 3 — sztafok, 4 — kliwer, 5 — latacz, 6 — stensztaksel, 7 — 8 — 9 — topsle, 10 — bezan.

(dokończenie na str. 15)

NA SREBRNYM EKRANIE

„POSTRACH MÓRZ"

Niejednokrotnie wielu z Was młodzi Czytelnicy, miało możność widzieć krążące po morzu małe, szare, niepozornie wyglądające okręciki — trałowce. Niejednokrotnie zapewne zdziwieni pytaliście o powody tego ich bezustannego krążenia nieomal w miejscu, a usłyszana odpowiedź — że szukają one min — całkowicie Was zadawalała. Bardzo często nie zdawaliście sobie sprawy z ogromu niebezpieczeństwa, jakie stale towarzyszy pracy tych okrętów.

Aby zapoznać się z życiem załogi trałowca, zobaczyć blaski i cienie tego życia, obejrzyjcie wyświetlany na naszych ekranach radziecki film morski — „Postrach mórz".

Film ten, tchnący żywym realizmem, pokazuje nam życie dywizjonu radzieckich trałowców, oczyszczających po ostatniej wojnie wody Morza Czarnego z pozostawionych przez Niemców pól minowych.



Widzimy więc szarą, codzienną pracę trałowca, pełną niebezpieczeństw. Wojna dla wszystkich dawno już się skończyła, dla szarego okrętu i jego dzielnej załogi — trwa tak długo, jak długo istnieją pola minowe, jak długo nie ma absolutnej pewności, że szlaki komunikacyjne wolne są od „pływającego niebezpieczeństwa".

Na ekranie przesuwają się wolno sceny rozbrajania miny przez minera Rozgoworowa i miczmana Wiereżenkę, a później po raz drugi, przez dowódcę dywizjonu Ratanowa i młodego, praktykującego minera.

Przesuwa się przed oczyma ciche, spokojne życie mieszkańców portu, tak bardzo różne od pełnego niebezpieczeństw życia marynarza. Mimo wielu pokus, nie nęci ono marynarza, walczącego o bezpieczną żeglugę dla innych statków i okrętów.

W imię tej walki Ratanow przeprowadza wraz ze swą załogą niebezpieczny eksperyment rozbrojenia nieznanej dotychczas miny morskiej, jaką przypadkowo znaleziono podczas odbudowy portu. Następuje moment największego napięcia.

Ratanow powoli rozbiera wspólnie z Rozgoworowem mechanizm miny. Powoli ustala schemat jej działania. Gdy rozpoczyna rozmontowywanie przyrządu ilorazowego — serca nieznanej miny — następuje wyzwolenie gazów, spowodowane przecięciem niewłaściwego przewodu. Od niechybnej śmierci ratuje swego dowódcę Rozgoworow, wynosząc go poza obręb wybuchu.

Po miesiącu Ratanow wraca ze szpitala do domu. Umysł jego zaprząta budowa zagadkowego mechanizmu i chęć odkrycia kombinacji postawienia pozostałych min na tajemniczym polu, wydobycia i zbadania sekretu ich działania. Trud bezsennych nocy, długie wędrówki po mieszkaniu, wieńczy wreszcie powodzenie. Ratanow odkrywa tajemnicę, uwalniając szlak komunikacyjny do Odessy od „pływającego niebezpieczeństwa".

Poszczególne sceny z pracy minerów, pełne grozy i najwyższego napięcia, na wskroś rzeczywiste, piękne zdjęcia morskie, widoczna walka człowieka z „czarnym niebezpieczeństwem" — groźnie czającą się miną, to nadzwyczaj frapujący temat zarówno dla dorosłego widza jak i dla naszej młodzieży.

Piękny ten film warto więc obejrzeć. Zrealizowało go Kijowskie Studio Filmów Artystycznych, na podstawie scenariusza G. Kołtunowa, w reżyserii W. Brauna. Wykonawcami głównych ról są: M. Kalinkina, jako dzielna żona Ratanowa; słynny aktor radziecki P. Kadocznikow — znany nam z filmów „As wywiadu" i „Opowieść o prawdziwym człowieku" — jako dowódca dywizjonu trałowców oraz Stolarow jako miner Rozgoworow.

MÓJ DZIEŃ NA „DARZE"

Kiedy pojechałem na urlop i powiedziałem, że byłem zaokrętowany trzy miesiące na statku szkolnym „Dar Pomorza" — koledzy nie dawali mi spokoju. — Opowiedz, jak tam było! Co tam robicie cały dzień? Czy to bardzo niebezpiecznie pływać takim statkiem po morzu?

Dobrze, opowiem. Nie tylko swoim najbliższym kolegom, ale wszystkim kolegom — junakom SP.

Życie na statku szkolnym jest bardzo unormowane; żebyście zorientowali się, jak ono płynie — opowiem Wam jak „wygląda" dzień ucznia na statku.

Godz. 6. Pobudka. Zrywamy się z hamaków, zwijamy je i wybiegamy z międzypokładu na pokład. Brrr... Chłodny wiaterek wieje — a my „robimy" gimnastykę. Popatrzcie na fotografię. Nasza gimnastyka — to tzw. przejście przez saling. Pniemy się w górę po wantach; — wysoko, wysoko nad pokładem przechodzimy przez saling — i schodzimy po drugiej burcie na pokład.

No, wszystko poszło dobrze. Rozgrzani — bez resztek snu — stajemy na drugiej burcie. Gimnastyka skończona.

Zabieramy się do porządkowania statku. Właściwie, to nie my się zabieramy — a nas „zabierają" bosmani. Statek musi błyszczeć. Cegiełkujemy i szorujemy pokład. Jest to ładnie przedstawione na fotografiach obok. Przy cegiełkowaniu można myśleć o dalekich podróżach, palmach, przygodach... No i układać piękne historie, które będzie się opowiadało na lądzie.

Godz. 8. Wachtowy wybija na dzwonie okrętowym „cztery szklanki". Pada komenda: Baczność! A następnie „Banderę podnieś".

Na statku zaczął się „oficjalny" dzień.

Zaczynamy go ćwiczeniami. Nauka o takielunku, węzłach... Wiosłowanie, żaglowanie... No i praca na rejach.

Kiedy pierwszy raz wchodziłem na foka-reję — to miałem trochę strachu. Perta usuwa się spod nóg, wiatr przewiewa człowieka „na wylot". Niedobrze! Ale później przyzwyczaiłem się.

Tak nam czas zbiega do godz. 11.30 — to znaczy do końca ćwiczeń przedpołudniowych. O godzinie 12 jemy obiad — i do godziny 14 mamy czas wolny.

Z jaką rozkoszą wyciągamy na pokładzie nasze obolałe, sfatygowane ciało. Jak bardzo „smakuje" odpoczynek po rzetelnej, wytężonej pracy!

Szybko mija przerwa obiadowa. (Psiakość! Czy u Was w brygadach też przerwy mijają tak szybko?)

Od godziny 14 do 17 — znowuż ćwiczenia. Na zmianę: ci co rano pracowali „na dole" — tzn. na pokładzie — idą na reje. Ci z górnych sfer — zostają poniżeni!

Każdy z nas, jeżeli jego wachta nie ma służby — z niecierpliwością myśli o końcu ćwiczeń. Dlaczego? Czy dlatego, że są ciężkie? Eh — nie! Chodzi o coś zupełnie innego. Po kolacji — wolni od służby — mają wyjście na ląd. Ubieramy się w piękne mundury — i dalej do miasta. Nikt by w nas teraz nie poznał tych smoluchów, zajadle cegiełkujących pokład! Albo czyszczących zenzy!

Wieczorem, pełni wrażeń miejskich — wracamy na statek. Rozwieszamy hamaki, układamy się do snu. Jeszcze jakiś czas międzypokład rozbrzmiewa gwarem. Opowiadamy sobie o „wydarzeniach dnia".

O godzinie 22 cisza nocna. Statek milknie. Tylko służba czuwa. Słyszymy jakiś czas nad naszymi głowami kroki wachtowych. Zasypiamy. Jutro czeka nas nowy, pracowity dzień.

— A jak jest na morzu? W czasie pływania?

— O tym opowiem Wam później. Albo — jeszcze lepiej — mój kolega napisał do „Razem". Przeczytajcie sobie w numerze „Razem", wydanym z okazji „Dni Morza" — artykuł pt. „Wrażenia z rejsu „Darem Pomorza". Może tytuł jest inny — ale to nieważne. „Razem" opowie Wam — jak to młody junga płynął w świat.

B.

JAK PRACUJEMY NA „DARZE POMORZA"

(do fotoreportażu obok)

Ledwo otworzymy oczy — już nas pędzą przez saling (zdj. 1). Tak rozpoczynamy pracowity dzień!

Rozmaite mogą być zajęcia na statku. Są ludzie, którzy mają szczególną zdolność wynajdywania różnych robót dla biednych uczniów. Na statku nazywają się oni — bosmanami. Jeśli stoimy przy nabrzeżu pędzą nas na reje — abyśmy nabrali wprawy w zwijaniu i rozwijaniu żagli (zdj. 2). A gdy — wejdziemy do doku — aby przed rejsem oczyścić dno — czekają nas inne przyjemności: „opukiwanie" łańcucha kotwicznego (3) i malowanie dna (4).

Dokowanie skończone. Trzeba doprowadzić pokład do porządku. Już bosmani pamiętają o nas. Pada jedno słowo: cegiełkowanie! Jak to wygląda — pokazuje fotografia (6). Trzeba też doprowadzić do porządku takielunek. Liny, bloki, talie... Ganiają nas — aż miło (zdjęcia 5 i 8). Wobec tego wszystkiego — taka czynność — jak szorowanie pokładu (7) — jest niewinną, dziecinną zabawką!

Odpoczywamy. Strudzone nasze ciało wygrzewamy na słońcu na tzw. „baku" (9).

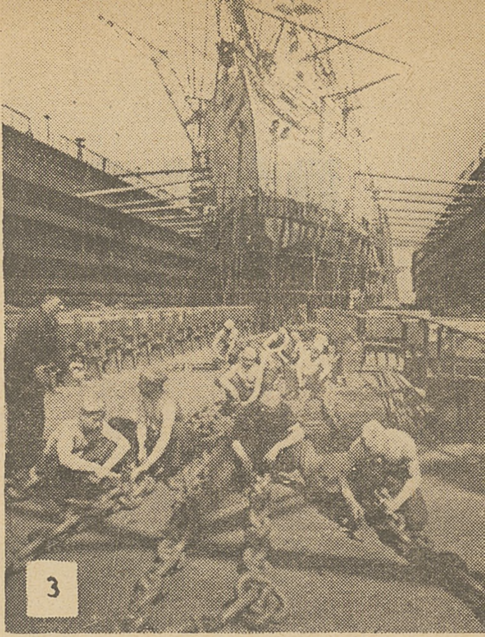
Marzą nam się dalekie podróże. W myśli płyniemy w „siną dal" — jak to pięknie pokazane jest na fotografii (10). Wtem ciszę przerywa gwizdek wachtowego (11). Podróży Wam się zachciewa? Marsz do roboty!



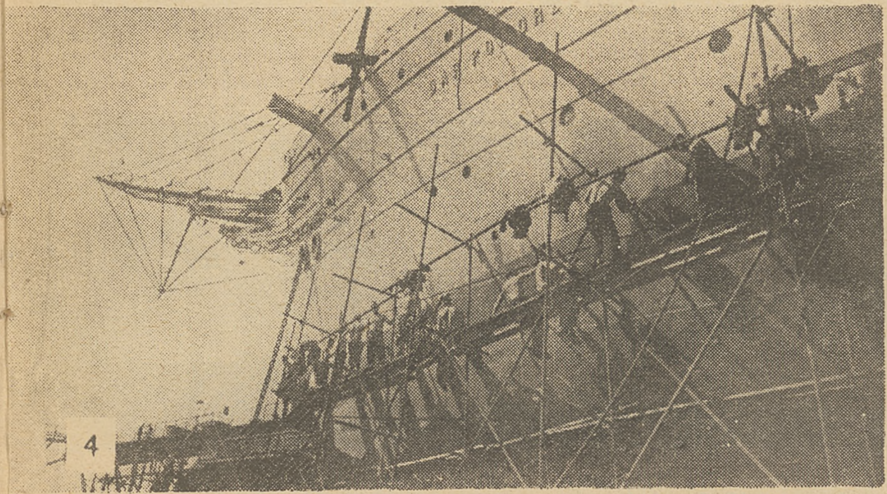
1



2



3



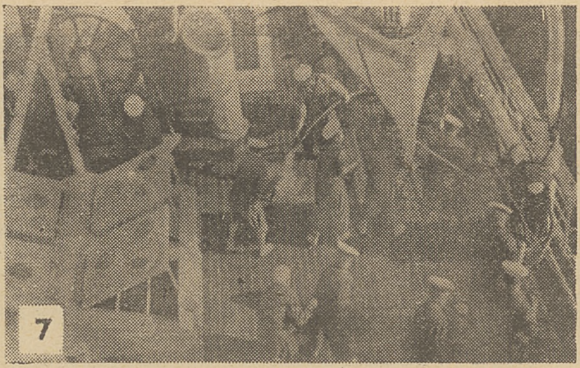
4



5



6

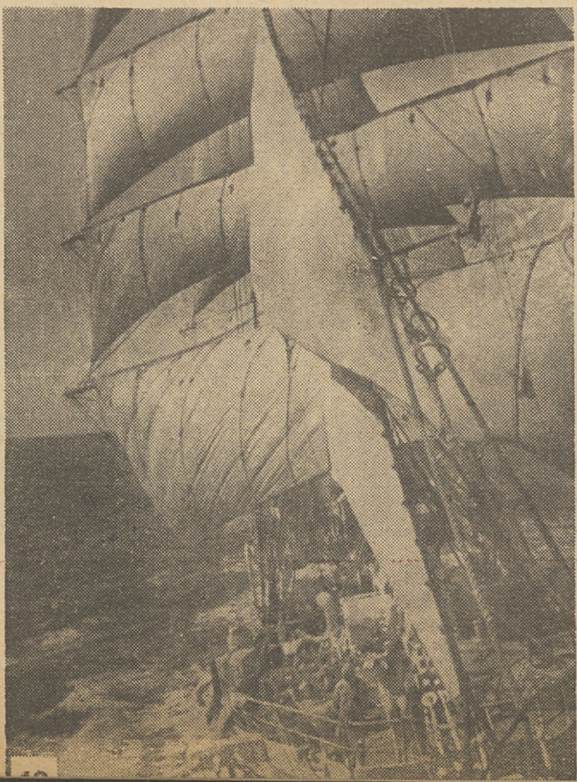


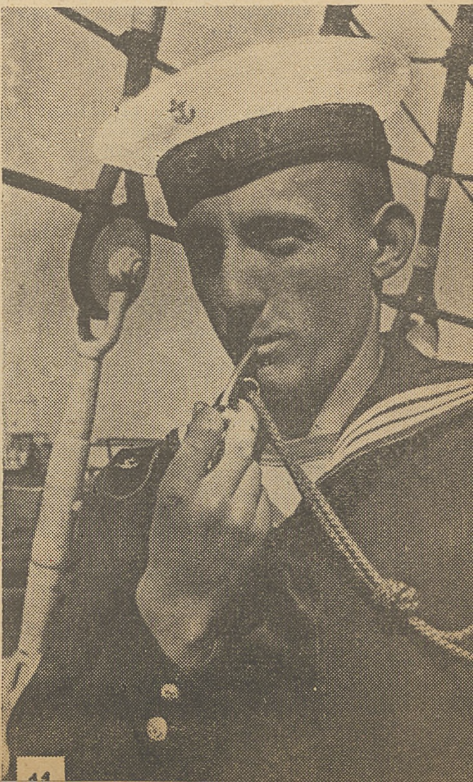
7



8

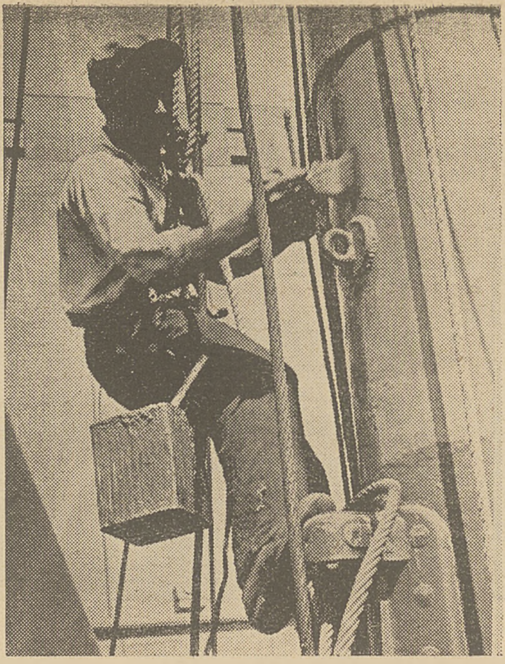


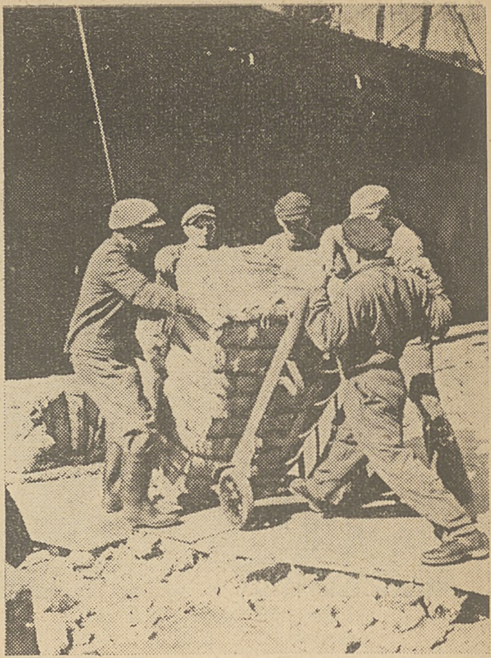




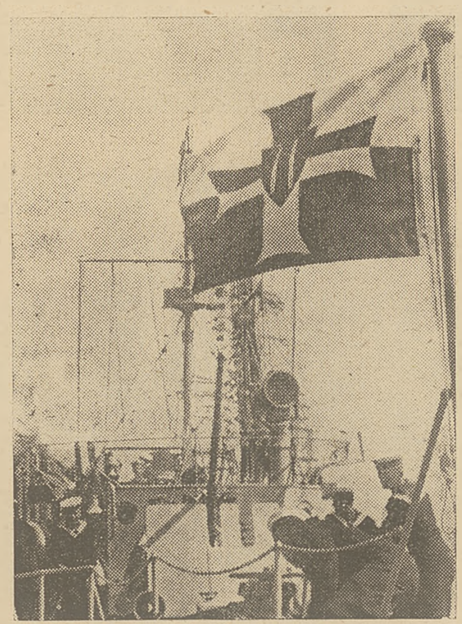
ROK PRACY

29-VI-1948





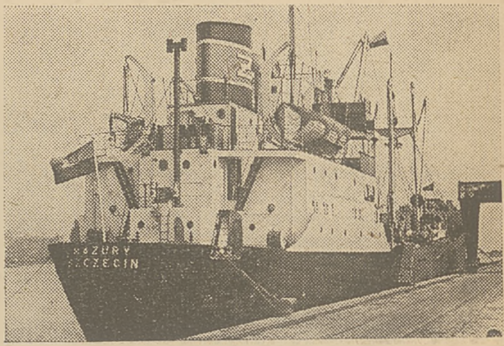
WSZYSTKO, CZEGOŚMY DOKONALI NA



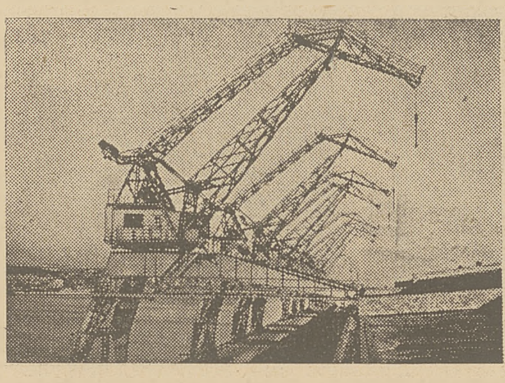
Miniony okres to rok dalszego krzepnięcia naszego zbrojnego ramienia na morzu — Odrodzonej Marynarki Wojennej...



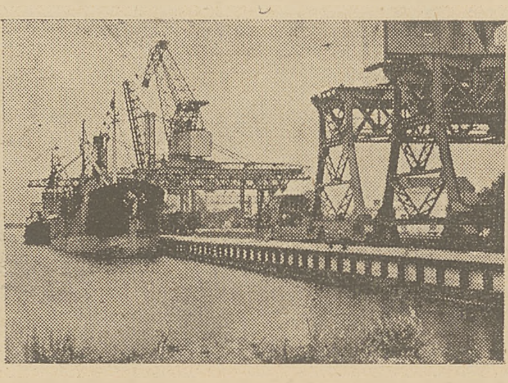
... W ciągłym mozole powszednich dni podciągnięty został stan bojowy okrętów, wyszkolenie i wiedza fachowa załóg...



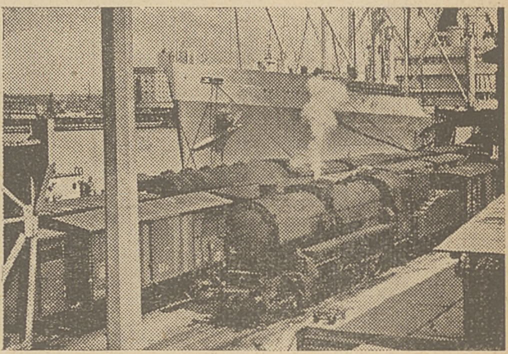
...Flota Handlowa, beniaminek Polski Ludowej, otrzymała w tym czasie szereg nowych jednostek. „Warmia", „Mazury"...



...W ramach akcji odbudowy i rozbudowy naszych portów oddano m. inn. do użytku w porcie gdyńskim szereg nowych dźwigów drobnicowych...

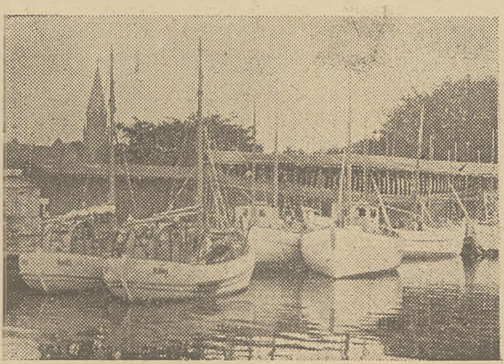


...zaś w Szczecinie wybudowano w rekordowym tempie zupełnie nowy basen dla przeładunków masowych. Przy nabrzeżach nowego basenu ładują już statki...

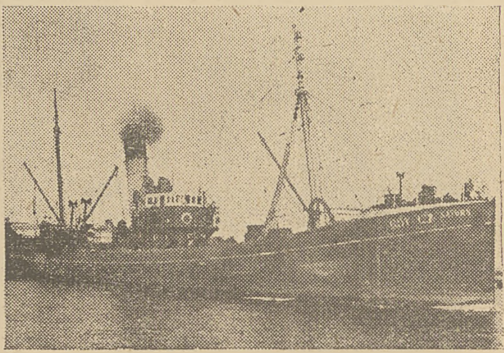


...Nasza chluba — Gdynia — uznana została przez liczne konferencje żeglugowe za port bazowy — co znacznie zwiększyło jej znaczenie w świecie...

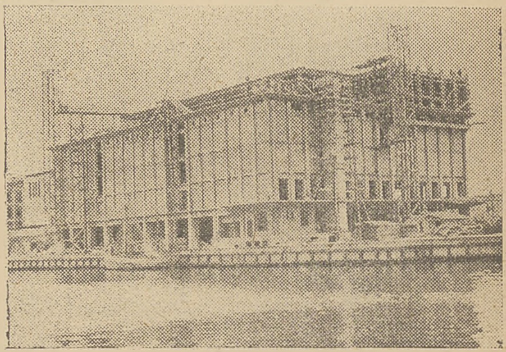
...Okres miniony to również okres wzmożonej rozbudowy naszego rybołówstwa morskiego. Stocznie rybackie dostarczyły kilkudziesięciu nowych jednostek...



...dla naszej rybackiej floty bałtyckiej. Jednostki dalekomorskie po raz pierwszy po wojnie w pełni wykorzystały sezon śledziowy wykonując plan połowów w 110 proc...,



...W obliczu ciągłego wzrostu połowów — kontynuowano rozbudowę portów rybackich. M. inn. w Gdyni wybudowano nową wielką chłodnię rybną...



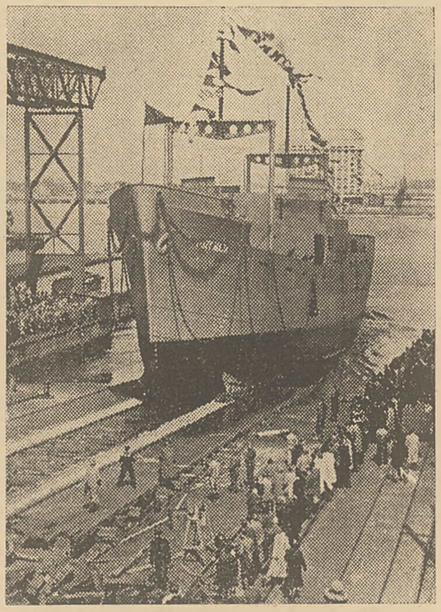
Opracował: Jotem.



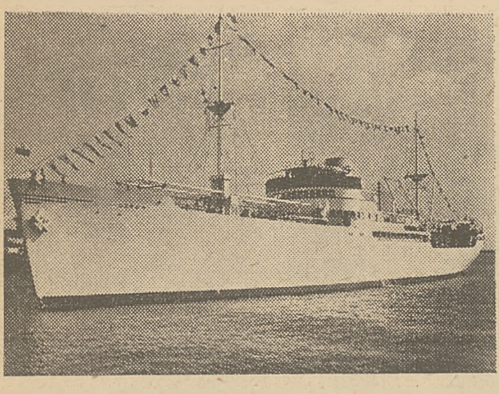


WYBRZEŻA

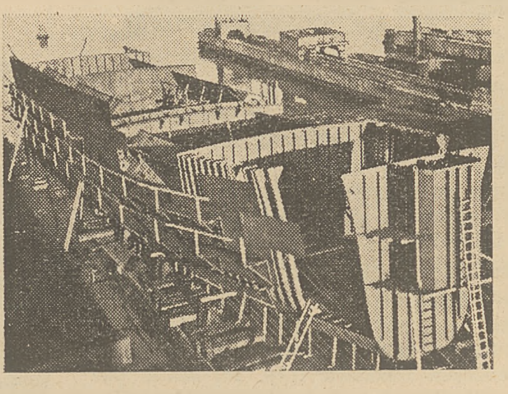
29-VI-1949



NA WYBRZEŻU, TO DZIEŁO LUDZI PRACY

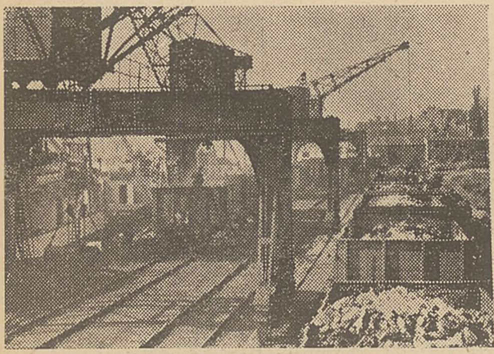


...„Warta", „Puck", „Czech" — piękne, nowoczesne statki — godnie reprezentują biało-czerwoną banderę na wszystkich morzach...



...Nasze stocznie podjęły budowę kilkunastu jednostek morskich — rozpoczynając realizację szeroko zakrojonego planu rozbudowy floty...

...Wynikiem ich pełnej sukcesów pracy — było wodowanie pięciu rudowęglowców i dwóch holowników.



...Sukces ten oraz podziw cudzoziemców — zdobyliśmy dzięki wspaniałemu wzrostowi obrotów w naszych portach. Ich łączne przeładunki przekroczyły półtora miliona ton miesięcznie...

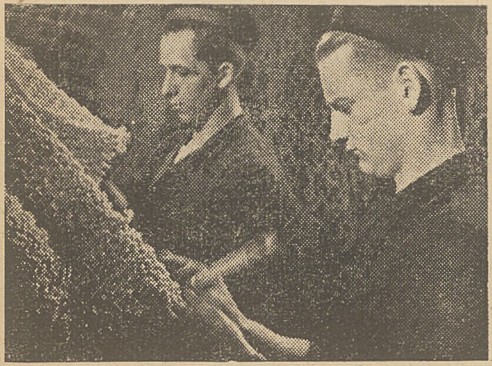


...Było to zasługą przede wszystkim robotników portowych „Portorobu", którzy w szlachetnym współzawodnictwie pracy — bili rekord przeładunkowy za rekordem...

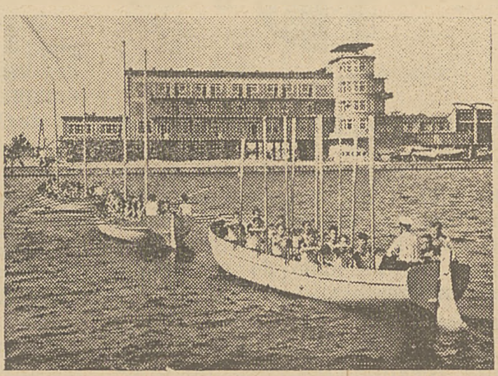


...Mimo prymitywnych sposobów przeładunku, małe nasze porty — Ustka, Kołobrzeg, Darłowo — dzielnie dotrzymywały kroku portom pierwszej klasy...

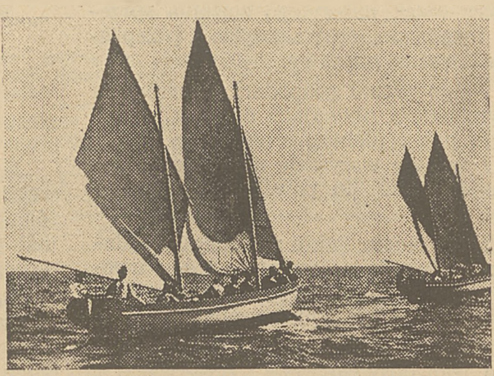
...W trosce o dostarczenie kadry fachowców dla rybołówstwa, przeprowadzono szereg kursów sieciarskich, kierowników kutrów oraz kurs kapitanów jednostek dalekomorskich.



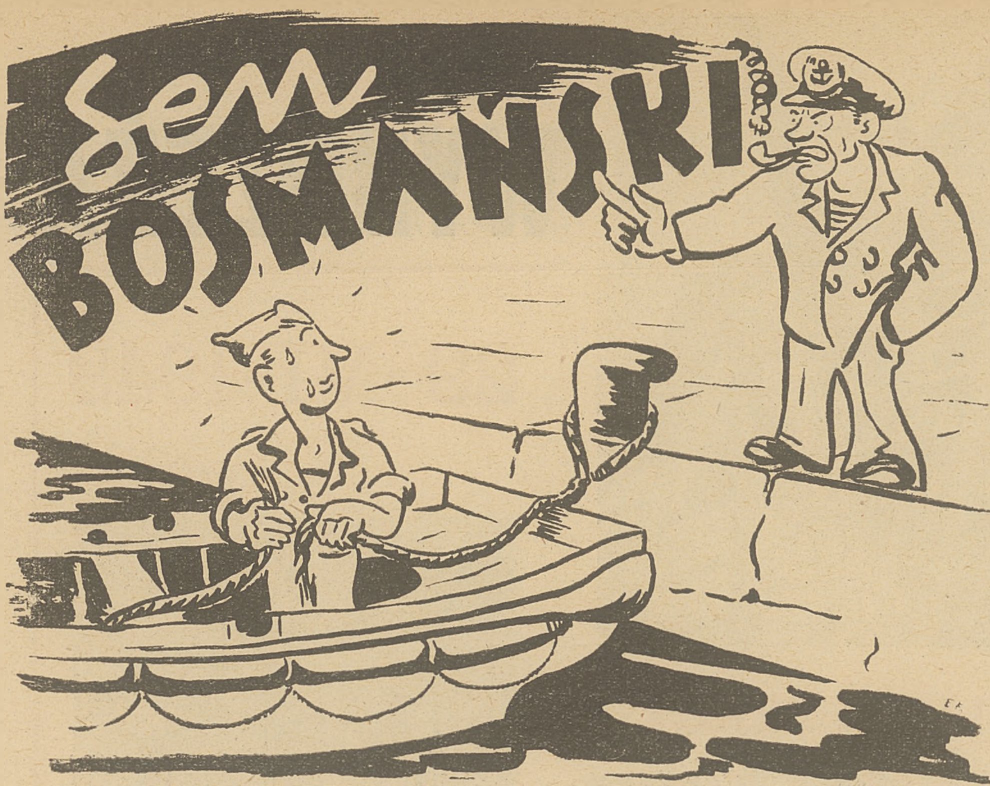
...Dostosowując się do wzmożonych potrzeb — szkolnictwo morskie rozbudowało swe kadry, dostosowało budynki i powiększyło ilość szkolnych jednostek pływających...



...Odpowiedzialne zadanie dostarczenia szkolnictwu morskiemu kandydatów — przyjęła na siebie P.O. „Służba Polsce" tworząc w tym celu koła Przysposobienia Marynarskiego...



Zdjęcia: J. Uklejewski, K. Komorowski, Z. Kosycarz, A. Pluciński



— Brr...

Janek obudził się z uczuciem przerażenia.

Całe szczęście, że to był sen...

Od tygodnia nie myśli o niczym innym, jak tylko o rychłym wyjeździe na kurs przeszkolenia marynarskiego „SP". Pełen jest obaw, czy nie okaże się niedorajdą przy wiosłowaniu i żaglowaniu i czy gromadzona przez zimę wiedza teoretyczna nie uleci gdzieś z głowy właśnie wtedy, kiedy będzie trzeba ją zastosować. Nic więc dziwnego, że we śnie roją mu się żagle, liny, węzły, sploty.

Właśnie przed chwilą śniło mu się, że miał związać zerwaną cumę. Obok stał groźny bosman, a on kręcił linę w ręku i pocił się z przerażenia, nie wiedząc jak połączyć dwa końce.

Naokoło ironiczne uśmiechy kolegów, bosman zaczyna się niecierpliwić, a on ani rusz nie wie, co robić z trzymaną w ręku liną.

— Trzeba dobrze przypomnieć sobie węzły i wszystko to, czego nas uczono w Kole Przysposobienia Marynarskiego „SP" — myśli Janek — ale przede wszystkim muszę sobie powtórzyć to, co dotyczy bosmana, bo może sen się sprawdzi i bosman będzie taki groźny, jak ten, który mi się przyśnił.

Janek jest systematyczny i lubi każdą rzecz przemyśleć spokojnie od początku.

— Czym właściwie zajmuje się bosman?

Na podstawie dotychczasowych wiadomości Janek wie, że bosman to jakby gospodarz statku lub całej flotylli ośrodka. Jego pieczy powierzona jest całość sprzętu: łodzie, żagle, wiosła. On dozoruje właściwego i bezpiecznego ustawienia oraz czystości łodzi, należytego złożenia sprzętu do magazynu, oraz zarządza i przeprowadza doraźne naprawy.

Ot — po prostu gospodarz, ogarniający czujnym okiem pływający dobytek, strzegący go przed niebezpieczeństwem i usuwający w porę wszystkie uszkodzenia, żeby nie dopuścić do powstania większej szkody.

— Skoro wiem, jakie ma bosman zadania do spełnienia — to łatwo sobie wyobrazić jego czynności i arsenał narzędzi, potrzebnych do ich wykonywania.

Jankowi w snuciu tych rozważań pomagają jego doświadczenia i obserwacje z pierwszego zetknięcia się z łodziami na przystani Ligi Morskiej, dokąd całe Koło chodziło pracować przy wiosennym remoncie łodzi i na wstępną naukę wiosłowania.

Stąd też dobrze pamięta, że do prac przy kadłubach potrzebne były następujące narzędzia:

skrobaczki — którymi zdziera się starą farbę, łatwo odstającą (rys. 1a),

ubijaki — czyli specjalne dłuta (rys. 1b), którymi utyka się przy pomocy drewnianych młotków (rys. 1c) sznur bawełniany w szczelinach między klepkami poszycia,

szpachle — (rys. 1d) którymi wciska się tzw. szpachlówkę, czyli kit zrobiony z bieli ołowianej, kredy, pokostu i terpentyny, wyrównywując utkane uprzednio szczeliny i wygładzając nierówności w poszyciu.

Skoro szpachlówka wyschła — wyszlifowano kadłub papierem szklistym i do głosu doszły **pędzle** (rys. 1e) w towarzystwie puszek z farbą.



Rys. 1

Janek słuchał wskazówek przystaniowego bosmana i malował kadłub farbą równomiernie, jak najcieniej, za co otrzymał pochwałę. Potem pędzle myło się w terpentynie lub wkładało do naczynia z wodą, żeby nie zaschły.

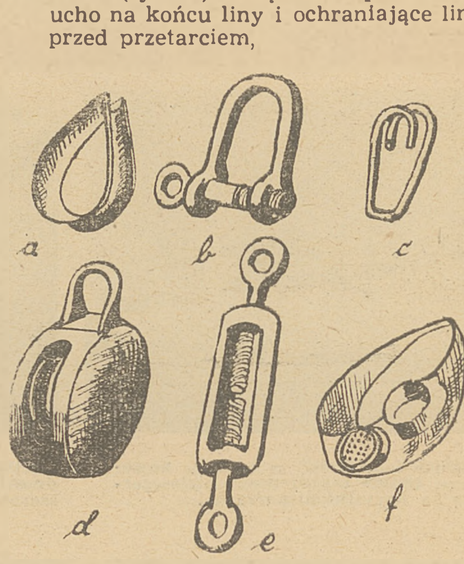
Celem malowania jest zabezpieczenie drzewa przed działaniem wilgoci, żelaza przed rdzą. Niektóre części łodzi np. drzewca, są zwykle nie malowane, a pociągane szybkoschnącym bezbarwnym lakierem, spod którego widać naturalny kolor drzewa.

— Mamy już łodzie odświeżone. Teraz trzeba pomyśleć nad utrzymaniem ich w tym stanie. Do tego nie trzeba narzędzi o dziwacznych nazwach. Wystarczy wiadro z ciepłą wodą, w której rozrobiono niewielką ilość szarego mydła i szczotka lub szmata. Wyciągniętą na brzeg łódź wymyje się i spłucze wodą, tak, że aż będzie się świeciła. Najczęstszym zaś zabiegiem jest zmywanie wnętrza łodzi wilgotną szmatą, stale maczaną w wodzie celem usunięcia piasku, który jest wrogiem farby. Żeby go szybko usunąć — czasem zwykła łyżka może awansować do godności narzędzia bosmańskiego, gdyż doskonale można nią wybierać piasek z zakamarków dna.

Przypomina sobie teraz Janek, co widział na przystani w magazynie sprzętu. Równo leżały wiosła jedno na drugim, piórkami na przemian, spoczywając całym ciężarem na sobie. Na stojakach spoczywały maszty oraz bomy i gafle. Na kołkach wisiały zwoje lin.

Najwięcej rozmaitości widać na półkach z drobnymi częściami sprzętu:

kausze — (rys. 2a) służące do wplecenia w ucho na końcu liny i ochraniające liny przed przetarciem,



Rys. 2

szakle — czyli łączniki lub klamry (rys. 2b) łączące liny z żaglami, żagle z okuciami itp.,

raksy — (rys. 2c) do przymocowania żagla do sztagu,

bloczki — które znajdują szerokie zastosowanie w olinowaniu łodzi (rys. 2d),

ściągacze — (rys. 2e) regulujące łatwo napięcie want dzięki zastosowaniu nągwintowanych w 2 kierunkach prętów wkręconych we wspólną tulejkę, której obracanie zbliża lub oddala pręty.

Wszystkie te przedmioty stanowią rezerwę zapasową na wypadek uszkodzenia sprzętu i konieczności zastąpienia części zniszczonej — nową.

W specjalnej skrzynce leżały przybory do reperacji żagli: rękawica żeglarska, zastępująca naparstek (rys. 2f), igły, nici, wosk do nacierania nici celem nadawania im śliskości.

Z kolei Janek wytężył całą uwagę na przypomnienie sobie, co wiedział o linach, bez których nie można obejść się na najmniejszej łodzi wiosłowej, a cóż dopiero na żaglowej?

Bosman ma na nie szczególne oko. Trzeba pamiętać, żeby każdy koniec liny zakończyć opaską z nici żaglowej lub cienkiej linki, gdyż bez tego lina strzępi się i rozplata na pojedyncze pokrętki, z których jest skręcona — tworząc tak zwany „krowi ogon". Bosman lubi też żeby liny były starannie i niezbyt ciasno zwinięte, przesuszone, podwieszone, gdyż za tę odrobinę troskliwości odpłacą się trwałością i wytrzymałością. Linie po pracy, kiedy jest

napięta — należy się odpoczynek — włókna jej powinny przeschnąć i zluzować naprężenia.

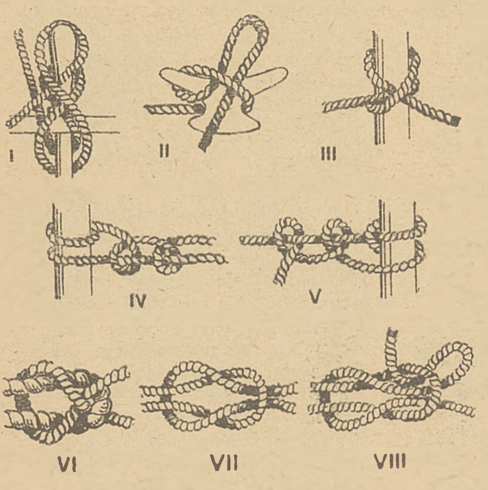
Nie sztuka przechować liny — rzecz w tym, żeby umieć się nimi posłużyć, to znaczy — przede wszystkim umieć zastosować odpowiednie węzły.

Janek wie, że węzłów jest bardzo wiele, pokazywał je instruktor na zajęciach w Kole, ale przypomina sobie tylko 6 najważniejszych:

obłożenie liny na knadze, lub kołku, przy czym wystarczy dwukrotne obłożenie wg wzoru I. Jeżeli lina ma być gotowa w każdej chwili do zluzowania — stosuje się obłożenie jak na wzorze II;

węzeł wyblinkowy (wzór III) służy do przywiązania liny do drzewca;

węzeł cumowy (wzór IV) jest najprostszym sposobem przywiązania cumy, można też zastosować wtedy nieco zbliżony —



Rys. 3

węzeł żeglarski (wzór V), który ma tę właściwość, że po wybraniu i przywiązaniu liny nie dopuszcza do jej zluzowania. Drugą jego zaletą, jest łatwość rozwiązania;

węzeł szkotowy (wzór VI) służy do połączenia lin różnej grubości, lub dowiązania liny do ucha przy żaglu, natomiast liny równej grubości łączy —

węzeł prosty (wzór VII), który zmieni się w węzeł **refowy**, jeżeli jeden koniec złożymy podwójnie, co umożliwi rozwiązanie węzła jednym szarpnięciem (wzór VIII).

Po przemyśleniu spraw bosmańskich, Janek się uspokoił. Ostatecznie coś nie coś pamięta i ogólnie się orientuje. Cała rzecz w tym, żeby mieć oczy otwarte i naśladować to, co będzie robił doświadczony bosman. Jak dobrze pójdzie — to nauczy się splotów, a może nawet splotów na linach stalowych, co mu się bardzo przyda, jak zostanie już marynarzem.

S. L.



PRZYJACIEL ŻEGLARZA

WIATR

(dokończenie ze str. 9-)

ba więc między tymi skrajnymi położeniami znaleźć właściwe.

Poza umiejętnością właściwego ustawiania żagli — żeglarz musi umieć zmieniać kierunek swego statku, tj. tak ustawić statek, aby wiatr wiał z innej niż przedtem strony. Czynność ta nazywa się zwrotem.

Można zwrot zrobić w dwojaki sposób: albo przejść linię wiatru najpierw dziobem (ZWROT PRZEZ SZTAG ALBO PRZEZ DZIÓB) albo rufą (ZWROT PRZEZ RUFĘ). Oba te manewry przedstawia i objaśnia rysunek 5.

Zwrócić trzeba przy tym uwagę na położenie żagli w fazie II i IV każdego zwrotu. Są one ustawione nie po to, żeby wytwarzać siłę poruszającą, ale naumyślnie pracują nieprawidłowo, żeby ułatwić zwrot.

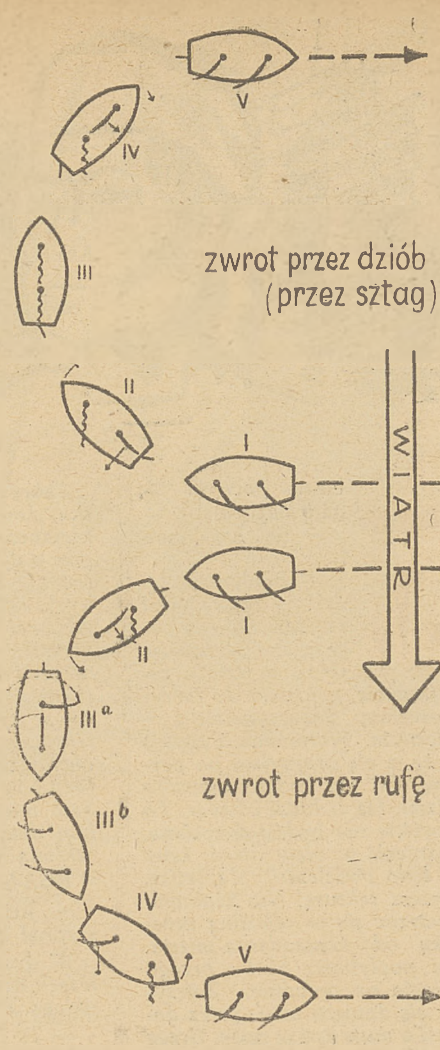
Ustawienie w fazie II zwrotu przez dziób i fazie IV przez rufę (przedni żagiel łopocze, tylny żagiel ściągnięty do środka powoduje spychanie rufy w bok) wywołuje NAWIETRZNOŚĆ statku, tzn. że statek dziobem zawraca w kierunku skąd wiatr wieje — NA WIATR.

Ustawienie w fazie IV zwrotu przez dziób i fazie II zwrotu przez rufę (tylny żagiel wyluzowany do łopotu, przedni wybrany do środka i spychający dziób w bok) wywołuje ZAWIETRZNOŚĆ statku, tzn. że statek odwraca dziób ZA WIATREM w kierunku przeciwnym, skąd wiatr wieje.

Wprawny żeglarz potrafi zmieniać dowolnie kierunek łodzi ożaglowanej i wykonywać zwroty bez pomocy steru, a tylko przez szybkie wytwarzanie nawietrzności lub zawietrzności.

Trzeci stopień sztuki żaglowania — to umiejętność wyczucia potrzeby refowania i sprawne zmniejszanie powierzchni żagli w zależności od stanu wiatru.

Wreszcie czwarty stopień — to takie opanowanie zwrotów i takie poznanie właściwości statku, żeby żaglowiec stał się zupełnie posłuszny woli żeglarza, zatrzymywał się we właściwym miejscu, dobijał i odbijał sprawnie od nabrzeża i poruszał się bezpiecznie w najciaśniejszym porcie.



Rys. 7

Wtedy następuje moment zbratania żeglarza i wiatru. Odtąd wiatr staje się pomocnym przyjacielem, a żagiel posłusznym narzędziem czerpiącym z owiewu cząsteczek powietrza siłę napędową dla statku.

Międzynarodowa skala Beauforta dla siły wiatrów

Siła wiatru wg skali Beauforta	Srednia szybkość wiatru w m/sek.	Oznaczenie słowne	Wpływ wiatru na morze
0	0,2	cisza	lustrzana tafla
1	1,1	powiew	małe fale o wyglądzie łuskowatym, bez piany
2	2,5	słaby wiatr	krótkie fale, grzbiety zaczynają się załamywać, piana szklista
3	4,3	łagodny wiatr	załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum
4	6,3	umiarkowany wiatr	fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy
5	8,6	świeży wiatr	kształt fal masywniejszy i wydłużony, tworzą się białe grzebienie, poszum wyrazistszy
6	11,1	silny wiatr	zaczynają się tworzyć góry wodne, grzebienie obejmują większe powierzchnie, szum stłumiony, więcej huczący
7	13,8	b. silny wiatr	fale piętrzą się, piana układa się w pasma z wiatrem, szum załamujących się fal słychać ze znacznej odległości
8	16,7	gwałtowny wiatr	wysokość i długość fal i grzebieni wzrasta, strzępy piany gęstsze, morze zaczyna bujać wyraźnie
9	19,9	wichura	wysokie góry wodne z długimi załamującymi się grzbietami, duże płaty piany układają się w gęste strzępy idące z wiatrem, morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny
10	23,3	silna wichura	
11	27,1	gwałtowna wichura	góry wodne stają się tak wysokie, że statki na widnokręgu giną sprzed oczu w bruzdach. Huk morza przechodzi w grzmot. Morze pokryte białymi strzępami piany, wiatr rozbija grzebienie w pył wodny
12	ponad 30	huragan	najwyższa fala, kipiel wody, rozpylony pył wodny tworzy mgłę przesłaniającą zupełnie horyzont



WAN-LI

Chen-tu pochylił się nad mapą.

— Słuchaj, Wan-li.

— Popłyniesz tędy — pokazywał ostrzem ołówka poszarpane wybrzeże, — tu w zatoce zatrzymasz się, pójdziesz do fabryki porcelany, zobaczysz się z odźwiernym. Jednooki. Powiesz mu, że ja cię przysyłam po porcelanę. On już będzie wszystko wiedział. Da ci ludzi i towar. To oczywiście nie będzie porcelana. Załadujecie w biały dzień, żeby nie było podejrzeń. Zapłacisz, weźmiesz fakturę. Nie zapomnij zaopatrzyć się w oficjalną przepustkę od komendanta miasta. Dalej popłyniesz blisko brzegu — ciągle na południe. Zatrzymasz się dopiero tu — patrz dobrze. To musi być w nocy. Brzeg jest pilnowany przez żołnierzy Kuo-min-tangu. Wyślesz łódkę z dwoma ludźmi. Niech poszukają kuźni. Przy kuźni mieszka kowal. On da wam dalsze zarządzenia.

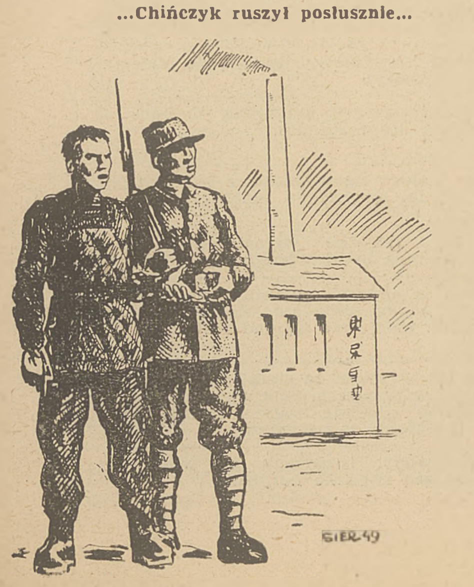
Wan-li poruszył głową na znak, że rozumie. Przejrzał powoli jeszcze raz mapę, zasunął ręce w rękawy i spokojnie zabierał się do wyjścia.

— Masz jakie pytanie? — rzucił mu zza stołu Chen-tu.

Wan-li zatrzymał się i chwilę pomyślał. Kiwnął głową, co miało oznaczać, że wszystko w porządku.

Chen-tu wiedział, że Wan-li jest niezmiernie oszczędny w mowie, ale wiedział też, że może na niego liczyć, że małomówny Wan-li jest oddany sprawie bez reszty, że nie potrzeba mu tłumaczyć, iż ładunek — jaki ma odebrać i dostarczyć — musi dojść do oddziału na czas.

...Chińczyk ruszył posłusznie...



Fabryka była duża, europejska, nowoczesna z czerwonym kominem, który miał czarny ogon z dymu. Pracowało tu pewnie z tysiąc ludzi zawsze głodnych, licho ubranych, którzy nigdy nie mieli czasu na własne prywatne życie, których dzieci nie bawiły się i nie chodziły do szkół, bo musiały również pracować na swoje utrzymanie. Dyrektorem fabryki był obcy. Nie obchodziły go nic ani sprawy robotników, ani też ich dzieci. Sam mieszkał w pięknym białym domu, a jeździł śliczną oszkloną limuzyną.

Wan-li uśmiechnął się.

— Już niedługo, niedługo — szepnął do siebie.

W dyżurce fabrycznej zastał trzech uzbrojonych ludzi. Jednookiego ani śladu.

— Ty tu czego? — zapytał go żołnierz.

Wan-li ukłonił się głęboko.

— Przyjechałem po towar.

— Przepustkę masz? Pismo masz?

— Mam.

— Zaprowadzić go do biura — rozkazał żołnierzowi podoficer.

Na te słowa zerwał się młody uzbrojony chłopak, trącił Wan-li kolbą i surowo krzyknął:

— Idź, idź! Naprzód!

Chińczyk ruszył posłusznie. Wyszli na obszerne podwórze fabryczne i skierowali się do długiego czerwonego budynku.

Wan-li idzie, ale myśli tylko o jednym: jak się skontaktować z Jednookim. Bez tego cała robota na nic. Rozkaz jest wyraźny i trzeba go wypełnić — a bez Jednookiego ani rusz. Nie ma się do kogo odezwać. Nie wiadomo, kto swój, a kto wróg. Trzeba jednak spróbować.

— Co tu u was takie wojskowe porządki? — zapytał cicho żołnierza. — Wojna jeszcze daleko.

— Nie bardzo — odpowiedział żołnierz — duża wojna daleko, mała wojna blisko.

— Jak to?

— A tak. Mosty lecą w powietrze, „psują się" parowozy. Na ścianach niewidzialna ręka pisze w nocy napisy, które musimy zmazywać za dnia, by nad nimi wyrosły znów nowe.

— I co, nie możecie sobie poradzić? Nikogo nie schwytaliście?

— O tak. Wczoraj aresztowali tutejszego portiera. Taki z jednym okiem. Bardzo porządny człowiek.

— Aresztowali Jednookiego!

— Żaden muskuł nie zadrgał na twarzy Wan-li. Przeszedł go jednak dreszcz. — Aresztowali Jednookiego!

— Za cóż to? — zapytał jednak spokojnie.

Żołnierz nie odpowiedział.

— Tajemnica? — uśmiechnął się Wan-li.

Chłopak zatrzymał się i spojrzał z ukosa na Wan-li.

— A ciebie ten Jednooki bardzo interesuje?

Wan-li spokojnie wytrzymał wzrok żołnierza.

— Wróg, czy towarzysz? — myślał szybko.

— Chen-tu — szepnął żołnierz.

— Chen-tu! — roześmiał się Wan-li.

— Czekamy na ciebie. Wszystko gotowe. Czy możesz odpłynąć jutro?



Jednooki.

— Muszę dziś.

— Późno.

— To nic. Do zachodu daleko.

— Powiem naszym, żeby się pośpieszyli z załadunkiem.

— Co z Jednookim?

— W więzieniu.

— I co?

— Dziś popłynie z tobą.

— Ho, ho! Dużo tu naszych?

— Pełno. I w wojsku też. Jak Szanghaj?

— Nie wiecie? Szanghaj nasz od wczoraj.

— Niedobrze. Bardzo niedobrze — mówił Wan-li do Jednookiego. Popatrz na niebo. Żółte. Popatrz na wodę. Żółta. Tajfun!

— Tajfun? Daleko mamy?

— Dwa dni, dwie noce.

— Nie można się gdzieś schować?

Wan-li zaprzeczył głową.

— Tajfun dobry.

Jednooki podniósł do góry brwi.

— Tajfun dobry?

— Tak. Nikt nie poważy się kontrolować morza w czasie tajfunu. I na brzegu nikomu nie przyjdzie do głowy, że w czasie burzy może być desant.

— Uważaj tylko, żeby się „porcelana" nie potłukła.

Roześmiali się obaj.

Koło południa zaczęło dąć silniej. Dżonka pomknęła szybciej, przeganiając fale. Wdrapywała się ciężko na grzbiet wodnego wału, stękając jak człowiek, który odbywa zbyt trudną pracę i skrzypiąc tak przeraźliwie, jakby żaliła się, że nie podoła robocie, że rozsypie się na drobne kawałki.

Przechył do przodu i szybki, odprężający ześlizg w szeroki rów między dwiema falami.

— Zrefować żagle! — krzyknął Wan-li.

Żagle splecione ze słomy ryżowej, zsunęły się nieco ku dołowi.

— Dość!

— Zamknąć i uszczelnić luki!

Tupot bosych pięt zadudnił po pokładzie.

— Sprawdzić, czy wszystko zamocowane.

Znów szybki, młody ruch, znów sprawny tupot.

— Dobrych masz chłopców — pochwalił Jednooki — a mówią, że my Chińczycy jesteśmy powolni.

— Już nie mówią — uśmiechnął się Wan-li.

Pociemniało niebo i morze. Woda z żółtej zrobiła się naraz granatowa, złowieszcza, nieprzychylna. Na wierzchołkach fal wykwitły białe szumiące grzywacze, z których wiatr zrywał całe tumany morskiego pyłu. Morze przecięły równoległe sznury piany.

Jednooki poczuł na wargach ostry smak soli.

— Nigdy nie odważyłem się pływać — krzyknął w ucho towarzyszowi.

— Boisz się?

— Nie, tylko mnie mdli.

Wan-li wzruszył ramionami. Urodzony i wychowany na wodzie, otrzaskany z morzem od dziecka, z morza żyjący, nie odczuwał nigdy choroby morskiej, a nawet dziwił się, że inni jej podlegają.

I właśnie ta odporność pozwalała mu zawsze w czasie największych sztormów — albo co gorsze na martwej fali — spokojnie dowodzić swoim stateczkiem.

Teraz też był opanowany, skupiony, pełen napiętej czujności, uważnie patrzący na lekko kołyszący się krąg kompasu i bacznie śledzący widnokrąg.

Znienacka uderzył wiatr. Skoczył z bliskiej ciemności jak legendarny smok rzucający się na małe dziecko. Przycisnął statek twardą łapą, jak gdyby chciał go wdusić w białą potarganą kipiel. Ale dżonka trzymała się dzielnie i zachowywała się niczym korek wciśnięty w wodę.



Ogarnęła go niepamięć omdlenia...

Przyszła ciężka, trudna noc. Wan-li poszedł daleko w morze. Jak najdalej od brzegu! Żeby tylko nie wpakować się na jaką wysepkę. Dwaj marynarze stali na dziobie i nie tyle, wypatrywali — ile nadsłuchiwali pilnie, czy poprzez ryk burzy nie wyłowią huku przyboju zwiastującego bliskość wybrzeża. Naraz przyszło to, czego się nikt nie spodziewał, czego nikt z płynących nie przewidział. Wan-li usłyszał przeraźliwy trzask, łomot walących się masztów, uczuł, że jakaś siła straszliwa porwała go w powietrze i rzuciła w przód na nadbudówkę. Uczuł straszliwy ból w nodze, a usta pełne dotychczas soli, wypełniły się słodką, ciepłą cieczą.

— Krew — pomyślał spokojnie — czyżby już koniec?

Ładnie wypełnił rozkaz! A tam czekają na niego i nie mogą przystąpić do akcji. Do akcji, na którą liczy dowództwo i którą wkalkulowało w swój plan operacyjny.

Wan-li próbuje się podnieść. Czuje potworny ból lewej stopy. Idą od niej gorące dreszcze — jak od ognia. Leżeć. Zasnąć. Nie myśleć. Zwiotczał na moment. Ulżyło. Nasłuchuje. Statek płynie! Ktoś jęczy, ktoś ostro krzyczy. Drgają deski od czyjegoś biegania.

— Nie jest tak źle, nie spłukało wszystkich — myśli.

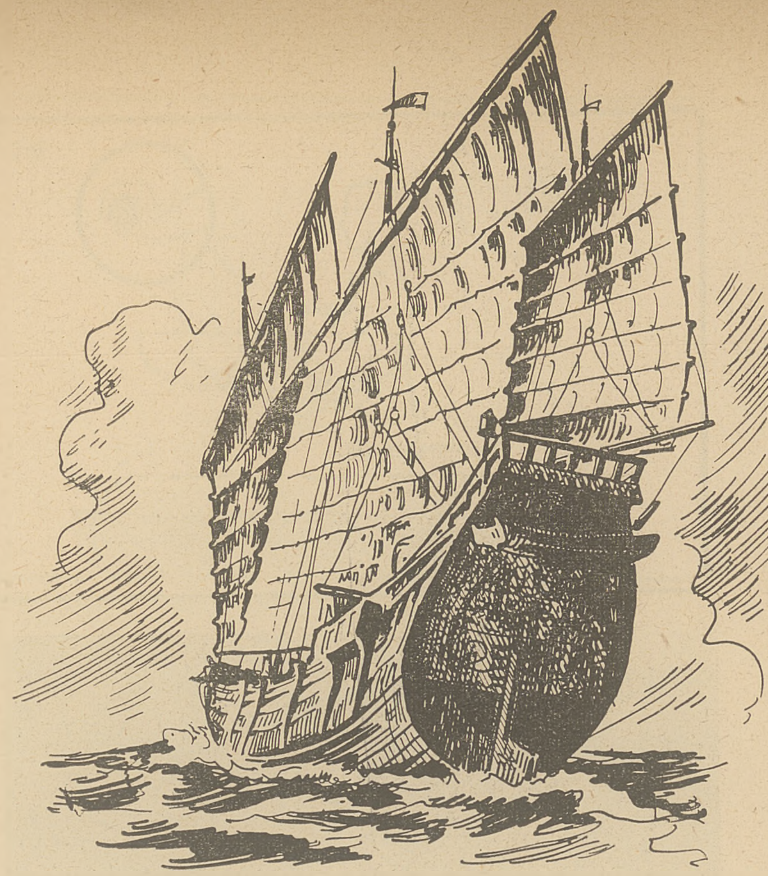
— Wan-li! — Wan-li!

To Jednooki. Dobrze, że żyje.

— Tutaj! Pomóż mi wstać, towarzyszu.

Prawie cisza. Fale monotonnie wzdymają się i opadają. Woda biała po wierzchu jak mleko.

Wan-li siedzi na pokładzie z grubo obandażowaną nogą i z głową przewiązaną szmatą, przez którą przesącza się wolno lepka krew. Na prowizorycznym maszcie, skleconym z dwóch połamanych, rozpięto jakąś szmatę, ster zastępuje deska. Na wierzchu poza Wan-li jest tylko dwóch ludzi. Reszta czerpie wode kubłami i wylewa w morze. Pracują szybko i gorączkowo. Jeśli na chwilę przerwie się robotę, wody przybywa. Próby załatania rozdartego statku nie dały wyników.



...Dżonka pomknęła szybciej...

— Jesteśmy za ciężcy — mówi spieczonymi ustami Jednooki do Wan-li. Trzeba wyrzucić ładunek.

— Nie — twardo odpowiada kapitan. — Tam czekają.

— Utoniemy razem z ładunkiem.

— Nie utoniemy. Tam czekają na wolność. Na lepsze jutro, na syty brzuch, na prawo myślenia. Musimy wytrwać. Uśmiechaj się do ludzi, żartuj. Sternik da sobie rade z nawigacją.

Tak mówił Wan-li, który miał złamaną nogę i pociętą odłamkami kompasowego szkła twarz, który ledwo żył ze zmęczenia, a kiedy bał się, że zaśnie, poruszał palcami chorej nogi, żeby wywołać ból.

— Wan-li! Wan-li! — oto przed tobą stoi kowal. Jesteśmy na miejscu — wołał rozpromieniony Jednooki. — Dowieźliśmy ładunek! Wypełniłeś rozkaz. Obudź się!

Ale Wan-li, kapitan marynarki ludowej Wolnych Chin, nie usłyszał tego wołania. Ogarnęła go niepamięć omdlenia.

M. I. CHALSKI

Ilustracje: S. SIERECKI

SZANGHAJ

Prasa i radio całego świata doniosły niedawno o jeszcze jednym wielkim i brzemiennym w następstwa sukcesie Chińskiej Armii Ludowej — o zdobyciu Szanghaju. Śledzona z radością przez wszystkie narody ofensywa znad Jang-tse-kiangu zakończyła się zupełnym zwycięstwem. Tym właśnie niezapomnianym wydarzeniem zapisał się w dziejach świata dzień 25 maja 1949 roku.

Kuomintangowskie wojska uciekły. Skończył się dotychczasowy wyzysk i ucisk, uciekli chińscy bankierzy, obszarnicy, mandaryni i wielcy urzędnicy rządu Czang-Kai-Szeka. Wraz z nimi opuścili swą dotychczasową „główną kwaterę" przedstawiciele świata kapitalistycznego, wielkiego przemysłu i handlu, ciągnący drogą wyzysku olbrzymie dochody z tego przebogatego kraju. Uciekli twórcy tego wielkiego, międzynarodowego targowiska, jakim Chiny były przez ostatnie dziesięciolecia, a władzę wziął w swe ręce lud. Państwo o prastarej, pięknej kulturze, słynące niegdyś na cały świat, ojczyzna papieru, prochu, jedwabiu i porcelany, rozpoczyna wreszcie normalne życie bez obcej „pomocy", za którą przez tyle lat lud chiński płacił własną krwią.

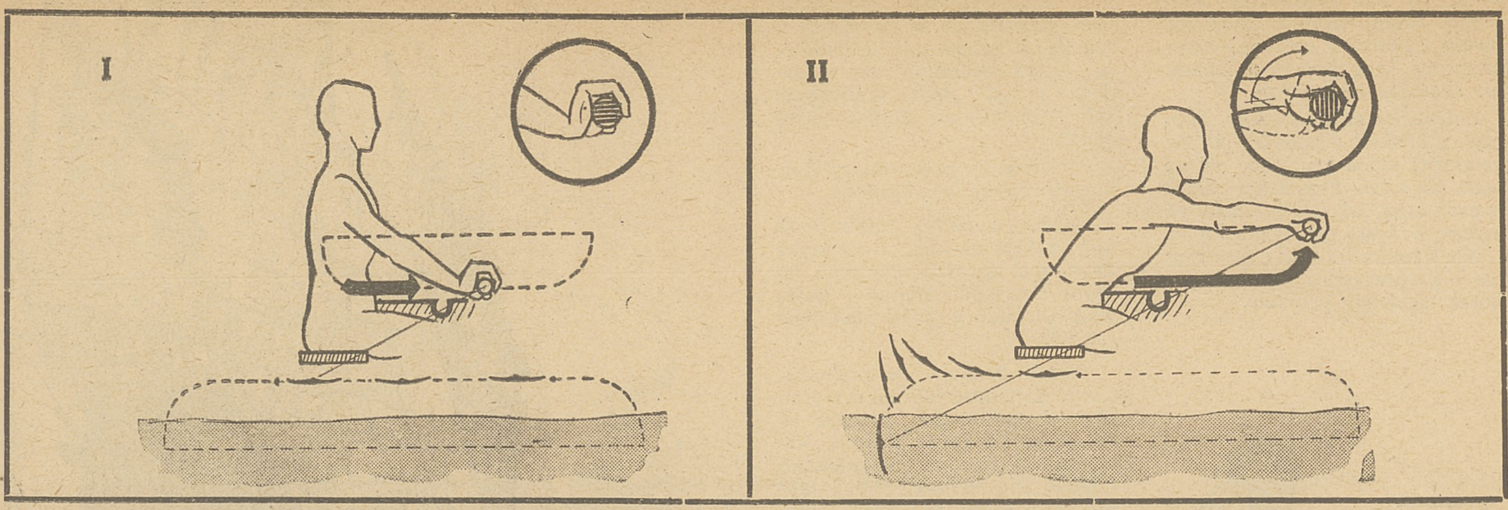
Wojska Kuomintangu wycofują się z Szanghaju.

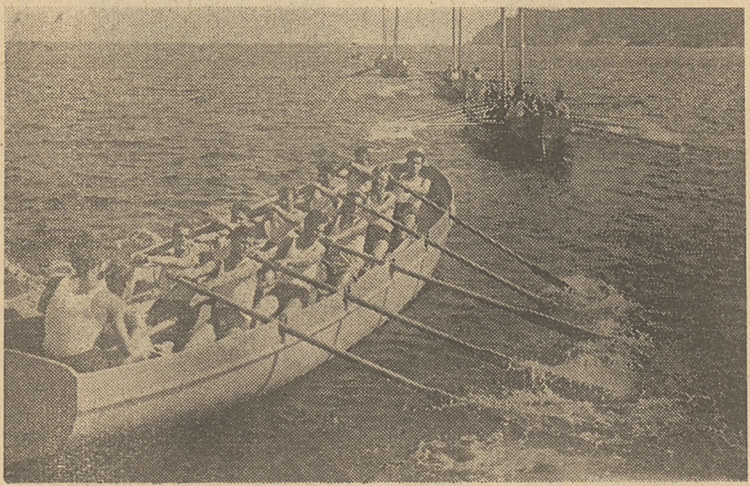


Zwycięski marsz Armii Ludowej słychać już w Kantonie i Hongkongu. Budzi on tam strach i nienawiść wykonawców i popleczników dotychczasowej władzy. Wszyscy oni sądzili, że Armia Ludowa nie będzie mogła oprzeć się potędze armii Czang-Kai-Szeka, uzbrojonej w amerykańską broń i sprzęt. Tymczasem dzieje się odwrotnie; ta rzekomo bardzo silna armia jest niemiłosiernie bita przez wojska ludowe, przed którymi cofa się nieustannie, znacząc swą drogę klęski tysiącami jeńców, znacząc ją przechodzeniem całych dywizji na stronę wojsk ludowych.

Natomiast duch Armii Ludowej jest motorem jej sukcesów. Zahartowana w tyloletnich walkach z wrogiem wewnętrznym i obcą przemocą, oparta na wielomilionowej rzeszy ludu chińskiego, któremu niesie wyzwolenie, armia ta zwycięża.

Tak, jak wolny Szanghaj wrócił już do normalnego życia, tak wracają wszystkie miasta i wsie, zdobywane przez Armię-Wyzwolicielkę. A głos tego wielkiego, wolnego miasta dodaje otuchy wszystkim ludom, walczącym o swe wyzwolenie, niesie im wiarę w ostateczne, sprawiedliwe zwycięstwo sił postępu.





WIOSŁUJEMY

Wiosłowanie jest jednym z podstawowych składników wyszkolenia marynarskiego. Łódź okrętowa jest bowiem miniaturą statku, pozwala na najbardziej bezpośrednie zetknięcie z morzem i falą, daje okazję do zaprawy w zorganizowanym wysiłku załogi, do nauczenia się manewrowania i podstawowych czynności marynarskich.

Stąd też w Przysposobieniu Marynarskim SP na wiosłowanie kładzie się duży nacisk.

Wiedząc o tym „Młody Żeglarz" pragnie dopomóc Czytelnikom, przynosząc garść materiałów do nauki wiosłowania.

KOMENDY WIOSŁOWE i ICH WYKONANIE

Komendy w łodzi może wydawać tylko sternik. Na komendę:

— „OBSADA DO ŁODZI"

pierwszy wchodzi wzorowy burty od nabrzeża, następnie wzorowy pozostały, kolejno wioślarze i dziobowi. Wzorowy prawy, po zejściu do łodzi, zakłada ster i przygotowuje bosaki, wiosła itp. Ostatni wchodzi sternik.

— „ODBIJ"

— dziobowy i wzorowy burty przylegającej do przystani lub okrętu, odpychają łódź nieokutymi końcami bosaków na wodę. Drugi dziobowy i drugi wzorowy przyjmują liny dziobową i rufową, albo zwalniają liny przejęte z okrętu, a następnie składają jednocześnie bosaki między wioślarzy (dziobowy okuciem do rufy, a rufowy okuciem do dziobu), a wioślarze burty przylegającej do przystani lub okrętu rękami odpychają łódź i nadają jej bieg naprzód.

— „WIOSŁA CHWYĆ"

— wioślarze wyjmują wkładki z dulek i poczynając od wzorowych, rozbierają wiosła wysuwając je płasko po nadburciu piórami w kierunku dziobu. Ręka wewnętrzna trzyma za rękojeść wiosła, a trzon oparty na przedramieniu ręki zewnętrznej. Wiosła równolegle, płasko.

— „WIOSŁA"

— a) wioślarze jednocześnie wrzucają wiosła do dulek, wiosła prostopadle do osi łodzi, pióra płasko, ręce w kiści (nadgarstku) załamane (ugięte) rozstawione nieco szerzej niż klatka piersiowa wioślarza (szerokość barków). Wiosło spoczywa mankietem (okuciem) w dulce.

— b) podczas wiosłowania na komendę „Wiosła", wioślarze przestają wiosłować i trzymają wiosła poziomo, pióra płasko.

— „...NAPRZÓD" (obie, prawa, lewa), „LEWA NAPRZÓD", „PRAWA WSTECZ" itp.

— wioślarze zarzucają energicznie wiosła, pochylając się do przodu z rękami wyprostowanymi, załamanymi w kiści (nadgarstku) lub do tyłu — stosownie do zapowiedzi, pióra płasko, poniżej burty łodzi (tempo 1). Następnie wyprostowują kiść ręki i tym samym skręcają wiosło piórem w kierunku dziobu, zanurzając 3/4 pióra w wodzie i przeciągają wiosła całym wyprostowanym tułowiem i prostymi rękami w tył ruchem jednostajnym (tempo 2). W ostatnim momencie następuje energiczne wyrwanie pióra przez załamanie kiści (nadgarstka) rąk, ugięcie rąk w łokciu i uniesienie tułowia na wiośle (tempo 3). Po trzech uderzeniach wiosłami, załogi łodzi więcej niż 6-wiosłowej, obaj dziobowi i wzorowi, którzy dotychczas nie wiosłowali, chwytają swe wiosła leżące między wioślarzami jednocześnie unoszą je piórami do pionu, opierają (składają) pióra, po czym rozkładają je na burty równolegle do wioseł pozostałych wioślarzy.

— „HAMUJ"

— wioślarze przestają wiosłować, ustawiają pióra wioseł prostopadle do osi łodzi (pionowo), zanurzone 3/4 w wodzie, tak, aby zatrzymać bieg łodzi.

— „...WSTECZ" (obie, prawa, lewa)

— wioślarze wiosłują wstecz stosownie do rozkazu.

— „WIOSŁA PUŚĆ"

— wioślarze wybijają zewnętrznym przedramieniem wiosła z dulek, po czym przekładają rękojeść do tejże ręki luźno puszczając wiosła w wodzie tak, żeby wiosła piórami swymi wlokły się wzdłuż burt łodzi ku rufie.

— „WIOSŁA NA PYCH"

— wioślarze wstają, opierają wiosła piórem o dno i pchają łódź.

— „WIOSŁA SKRZYŻUJ"

— wioślarze wciągają wiosła przez dulki i opierają rękojeść o przeciwległą burtę prostopadle do burt. Pióro płasko.

— „WIOSŁA WZWYŻ"

— wioślarze jednocześnie podchwytują wiosła ręką zewnętrzną tuż przy dulce i naciskając ręką wewnętrzną na rękojeść unoszą je pionowo i opierają rękojeścią o podłogę. Pióra równolegle do osi łodzi równo pokryte. Ręce zewnętrzne i łokieć na wysokości barku, tułów prosty, wzrok skierowany na sternika. Komendę tę podaje się podczas oddawania honorów.

— „WIOSŁA" — jako komenda do zaprzestania — „Wiosła wzwyż"

— wioślarze wewnętrzną ręką podnoszą wiosła cokolwiek prostopadle w górę i podtrzymując je ręką zewnętrzną rzucają je z powrotem do dulek.

— „BOSAK" — (przed przybijaniem)

— a) dla łodzi 6-wiosłowych: dwaj dziobowi podnoszą jednocześnie wiosła i składają je na ławkach między wioślarzami, piórami skierowanymi do rufy łodzi. Dziobowy znajdujący się przy burcie przybijającej, podnosi bosak i trzyma go pionowo okuciem do góry aż do chwili przybijania. Drugi dziobowy chwyta przy przybijaniu linę rzuconą z trapu okrętu, lub podaje swoją.

— b) dla łodzi więcej jak 6-wiosłowych, wiosła składają wzorowi i dziobowi. Wzorowi składają wiosła między wioślarzy, piórami skierowanymi naprzód, siedzący przy burcie przybijającej obsługuje bosak. Dziobowi postępują jak pod a).

— „BASTA"

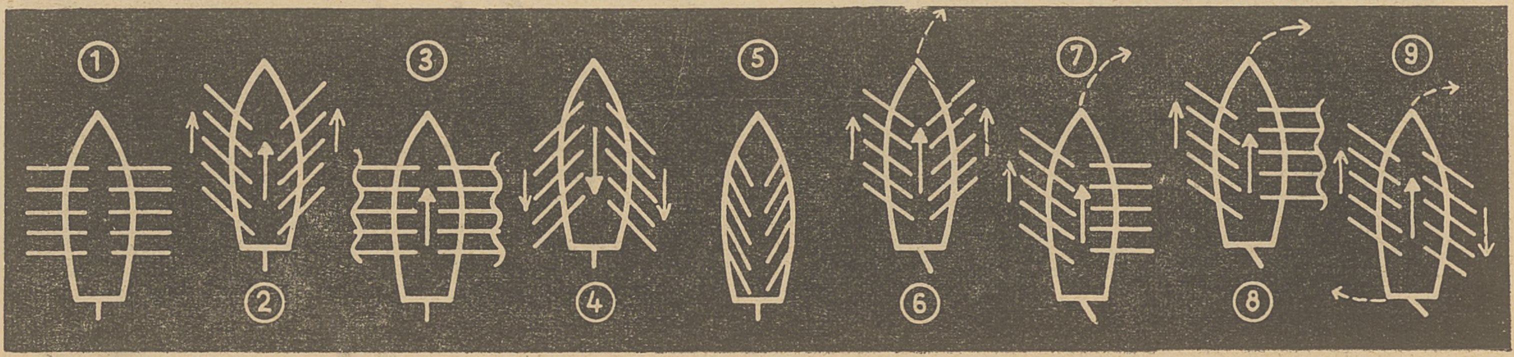
— wioślarze przestają wiosłować, wyjmują wiosła z dulek, podnoszą je i układają na ławkach przy obu burtach, piórami zwróconymi ku dziobowi łodzi. Potem wsuwają wkładki do dulek i jeżeli trzeba, wyrzucają odbijacze.

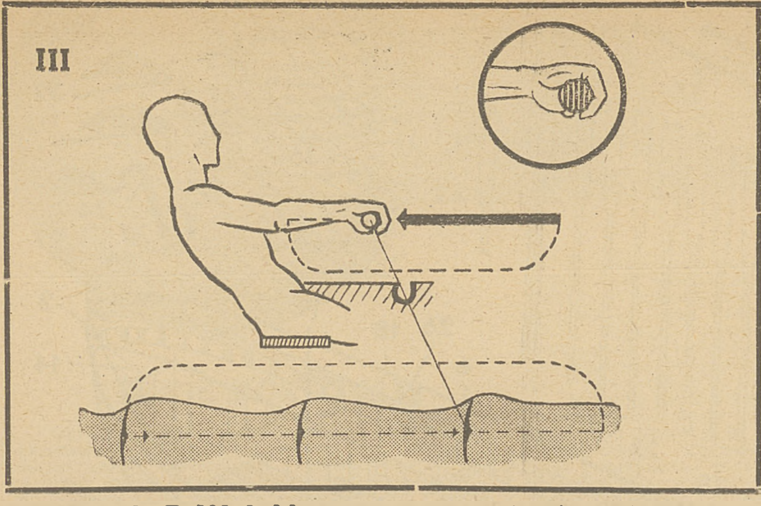
— „ŁÓDŹ NA POSTÓJ"

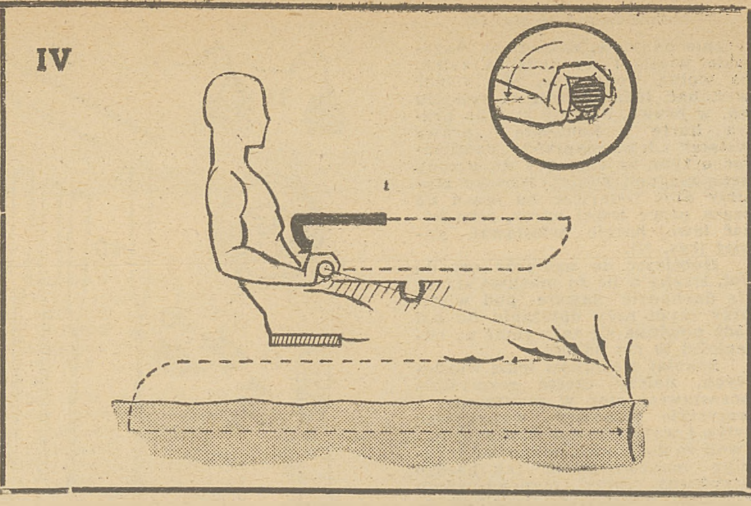
— obsada odprowadza łódź na przeznaczone miejsce postoju.

— „OBSADA Z ŁODZI"

— obsada opuszcza uporządkowaną łódź, w odwrotnej kolejności jak przy wsiadaniu.







WIOSŁOWANIE

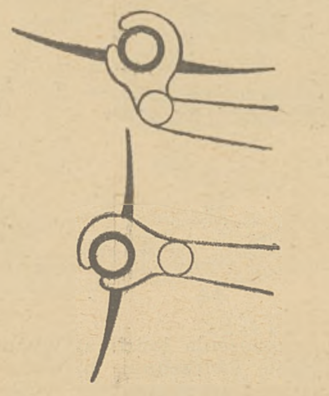
Patrząc na 4 rysunki u góry (I—IV), przeanalizujemy pracę wioślarza, obserwowanego przez nas z boku. 4 poszczególne pozycje, to nie tempa wg których wiosłujemy, a 4 najbardziej charakterystyczne momenty pracy wiosłem. I tak na rys. I przedstawiono „zanoszenie wiosła" czyli przeniesienie pióra wiosła ku dziobowi łodzi. Zanoszenie wiosła odbywa się powoli. Jest to w rytmie wiosłowania moment odpoczynku, w czasie którego wioślarz wykonuje wdech. Nadgarstek (rys. w kole) wygięty ku dołowi na skutek czego pióro przechodzi ku przodowi płasko (równolegle) nad wodą.

Rys. II pokazuje końcową fazę „zanoszenia wiosła", którą nazwać można „chwyceniem wody". Polega ono na wyprostowaniu dotychczas w dół wygiętego nadgarstka (patrz rysunek w kole), przez co ustawiamy pióra prostopadle do powierzchni wody i opuszczeniu pióra wiosła do wody. Pióro musi lekko nakrywać wodę, aby przy pociągnięciu zdradzało tendencję wychodzenia z wody. Przy innym kącie pióro „zarzyna" się w wodę, co skończyć się może złamaniem wiosła.

Rysunek III to szybkie „pociągnięcie" w czasie którego wioślarz wstrzymuje oddech. Wioślarz ciągnie wiosło nie rękami, a mięśniami grzbietu, ręce spełniają tylko funkcje łącznika między wiosłem i pracującym tułowiem.

Dopiero w ostatnim momencie (rys. IV) kurczy się ręce, podrywając równocześnie tułów do góry. Czynność ta, połączona z wydechem, musi być szybko wykonana, przy czym najpierw trzeba nacisnąwszy rękojeść wiosła ku dołowi, wyrwać pióro pionowo z wody, a dopiero potem wygiąwszy nadgarstki ku dołowi (jak na rys. w kole) obrócić pióro na płasko i rękojeść odepchnąć od siebie. Niewłaściwe wykonanie ostatniego momentu, może spowodować zrzucenie wioślarza z ławki i zakłócenie rytmu wiosłowania całej załogi. Zbyt wczesne obracanie wiosła powoduje wyrzucenie piórem wody do góry, a jeśli czyni to nagminnie cała załoga, to wdusza w ten sposób łódź w wodę zmniejszając jej szybkość.

Kąt w jakim „wahać" powinien się tułów wioślarza wynosi 30° (40° do przodu i 40° do tyłu). Przesadne kładzenie się na ławkach podczas wiosłowania jest szkodliwe z dwóch powodów: 1) męczy niepotrzebnie wioślarzy, 2) wdusza po każdym pociągnięciu łódź w wodę, przez co tracimy na szybkości. Wiosła należy trzymać w ręce swobodnie, a nie kurczowo. Nade wszystko pamiętać należy, że obrót pióra dokonywa się w nadgarstkach (rys. V). Pióra wioseł niesiemy w powietrzu cały czas płasko. Obracamy je do pionu bezpośrednio przed „chwyceniem" wody. Po pociągnięciu i wyjęciu wiosła z wody, należy pióro obrócić na płasko. Pióro obracamy zawsze w kierunku dziobu. W czasie nauki wiosłowania, należy w pierwszym rzędzie zwrócić uwagę na czyste, stylowe wiosłowanie indywidualne i na zgranie wszystkich wioseł.



(rys. V)

MANEWROWANIE

Opanowawszy ruchy tułowia i rąk przy wiosłowaniu i nauczywszy się wykonywać komendy wioślarskie — możemy zająć się manewrowaniem łodzi, do czego pomogą rysunki od 1 do 21.

Pierwsze pięć objaśnia znaczenie umownych symboli używanych na następnych rysunkach. Rys. 1 — to pozycja łodzi na komendę „Wiosła"; rys. 2 — „Obie naprzód"; rys. 3 — „Obie wstecz"; rys. 4 — „Obie hamuj" i rys. 5 — „Basta".

Przyjrzyjmy się teraz, jak wykonywujemy skręty. Rys. 6 — łódź idzie do przodu; skręt wykonywujemy sterem, wychylając pióro sterowe w prawo. Rys. 7 — jeżeli chcemy wykonać skręt w prawo o mniejszym łuku wiosłuje tylko lewa burta. Ster w prawo, prawa burta przestaje wiosłować. Rys. 8 — jeszcze ciaśniejszy skręt wykonamy dodając do powyższych manewrów „prawa hamuj". Rys. 9 — skręt prawie na miejscu w prawo, wykonamy przy pomocy manewru „lewa naprzód", „prawa wstecz". Rys. 10 — jeżeli idącą w pędzie szalupę chcemy skręcić i zahamować, dajemy komendę „wiosła", „prawa hamuj".

Te same manewry, tylko odwrotną burtą wykonywujemy, jeżeli chcemy skręcić łódź w lewo.

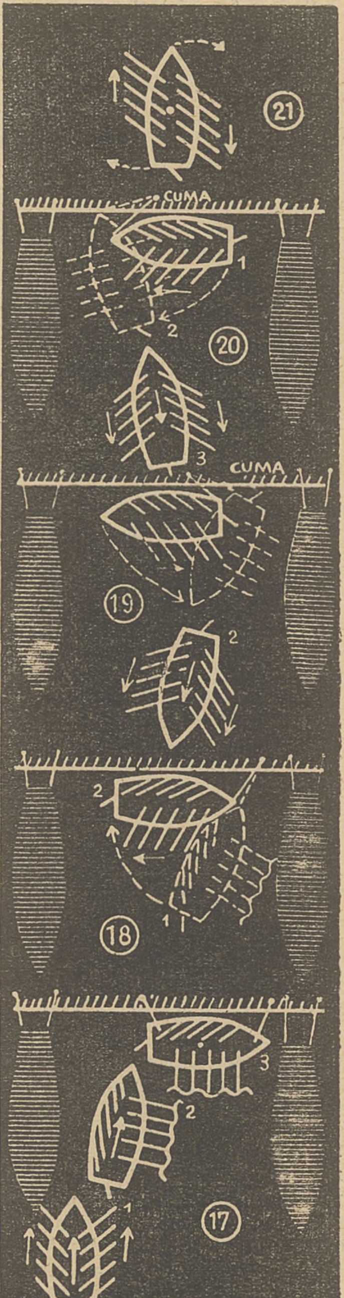
Inaczej przedstawia się sprawa, jeśli szalupa nasza posuwa się do tyłu. Rys. 11 — chcąc idącą w tył szalupę skręcić w lewo, obracamy ster w lewo. Rys. 12 — mocniejszy skręt wykonujemy każąc w tym wypadku wiosłować wstecz tylko prawej burcie. Rys. 13 — jeszcze silniejszy skręt uzyskamy dodając do tego hamowanie lewą burtą. Rys. 14 — skręt prawie w miejscu w lewo wykonujemy dając prawą wstecz, lewą naprzód. Przy czym, jeżeli chcemy zachować ruch szalupy do tyłu, musimy w przód ciągnącej burcie kazać ciągnąć słabiej. Rys. 15 — jeżeli w tył idącą szalupę chcemy skręcić silnie w lewo i zatrzymać, dajemy „ster na lewo" i „lewa hamuj".

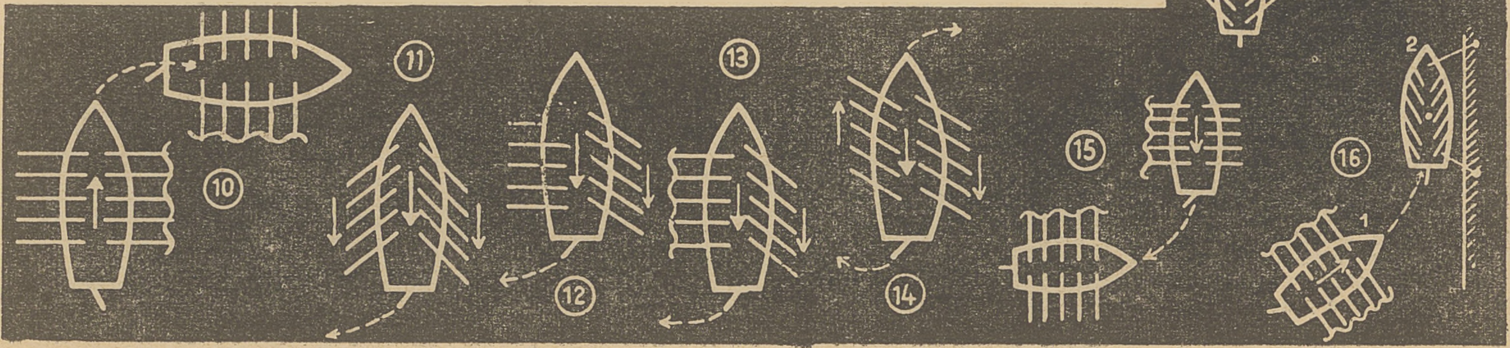
Dobijamy do nabrzeża zawsze z małą szybkością. Podchodzenie „na gazie" jest niebezpieczne dla łodzi i zdradza nowicjusza. Jeżeli mamy dużo miejsca, dochodzimy do nabrzeża skośnie — redukujemy za pomocą hamowania szybkość i po komendzie „Bosak" i „Basta" wolno podprowadzamy łódź burtą do nabrzeża (rys. 16). Jeśli miejsce dobicia jest ograniczone, podchodzimy do nabrzeża prostopadle i dajemy komendę „basta" tej burcie, którą chcemy odbić. Przeciwna burta w odpowiednim momencie hamuje i skręca łódź w żądaną stronę (rys. 17). Jeżeli w w/w wypadku, przedstawionym na rysunku, z powodu małej szybkości łódź nie dojdzie nam całą lewą burtą do mola, a tylko dziobem, dajemy na ląd z dziobu długą cumę i dociskamy łódź lewą burtą dając komendę „prawa wstecz" (rys. 18). Ten sam manewr wykonywać można podchodząc do mola tyłem.

Odchodząc od nabrzeża przy dużej ilości miejsca, nadajemy łodzi ruch do przodu i odpychamy łódź bosakiem. Po odprowadzeniu łodzi sterem na wolną wodę, zakładamy wiosła. Jeżeli miejsce na to nie pozwala, odchodzimy „na szpringu" rufowym albo dziobowym, w zależności od tego, czy chcemy wyjść rufą, czy dziobem.

Np. stojąc prawą burtą przy molo, chcemy wyjść dziobem. Zakładamy cumę rufową ku przodowi, „lewa burta wiosła" „lewa wstecz". Kiedy dziób odejdzie dostatecznie od mola, zakładamy wiosła na prawej burcie i wychodzimy na wodę (rys. 19). Chcąc w w/w przypadku odejść najpierw rufą, dajemy cumę dziobową ku tyłowi, a lewej burcie każemy wiosłować naprzód. Kiedy rufa dosta-

(dokończ. na str. 20)



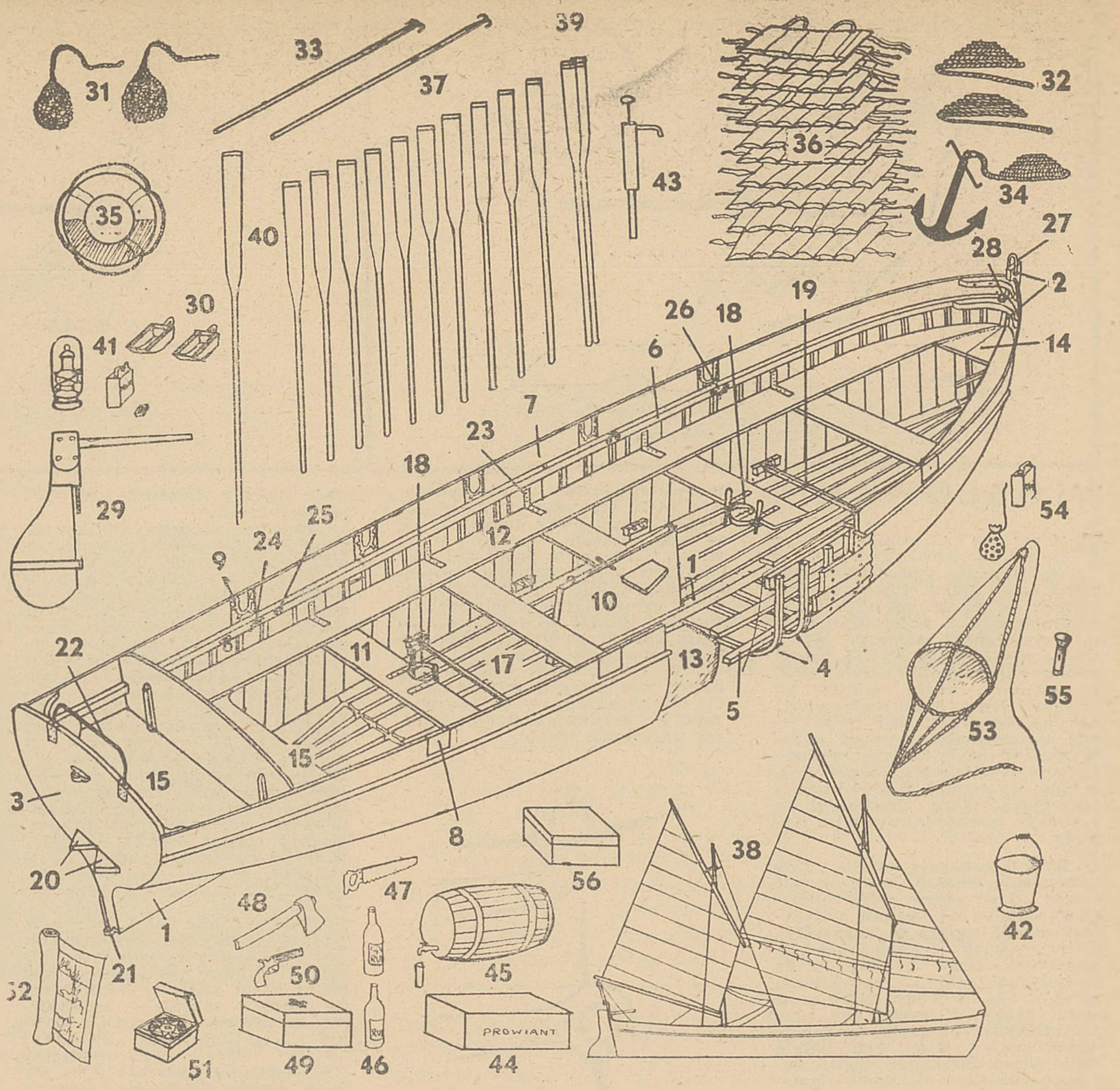


(dokończenie ze str. 19)

tecznie odejdzie, zakładamy wszystkie wiosła i wychodzimy tyłem na wolną wodę (rys. 20). Chcąc wykonać łodzią obrót w miejscu np. w prawo, dajemy ster na prawą burtę i komendę „prawa wstecz" „lewa naprzód" pamiętając o tym, że ciągnący do przodu będą ciągnęli silniej. Dlatego musimy albo przerwać od czasu do czasu pracę lewej burty, albo kazać lewej burcie wiosłować słabiej (rys. 21).

Dobijając do nabrzeża czy do boi, trzeba o ile to możliwe starać się dochodzić zawsze pod wiatr, przy czym przy dobijaniu do boi łódź powinna się zatrzymać na odległości 50 cm od boi.

Szkoląc sterników łodzi wiosłowych, należy często rozmyślnie pozostawiać ster w magazynie, a wszystkie manewry wykonywać tylko i wyłącznie na wiosłach. Pozwoli to doskonale opanować technikę manewrowania tak bardzo przydatną przy manewrowaniu ciężkimi, wiosłowymi łodziami na małych szybkościach, przy których ster słabo działa.



ŁÓDŹ 10-WIOSŁOWA i JEJ WYPOSAŻENIE

Zajmiemy się opisem łodzi 10-wiosłowej używanej do szkolenia w PCWM i wprowadzonej jako podstawowy sprzęt szkoleniowy w oddziałach Przysposobienia Marynarskiego „SP". Łódź ta spełnia 2 podstawowe warunki: 1) bezpieczeństwo ćwiczącej, a nie zawsze doświadczonej młodzieży; 2) wszechstronność pozwalającą używać tej samej jednostki do ćwiczeń w wiosłowaniu i żaglowaniu.

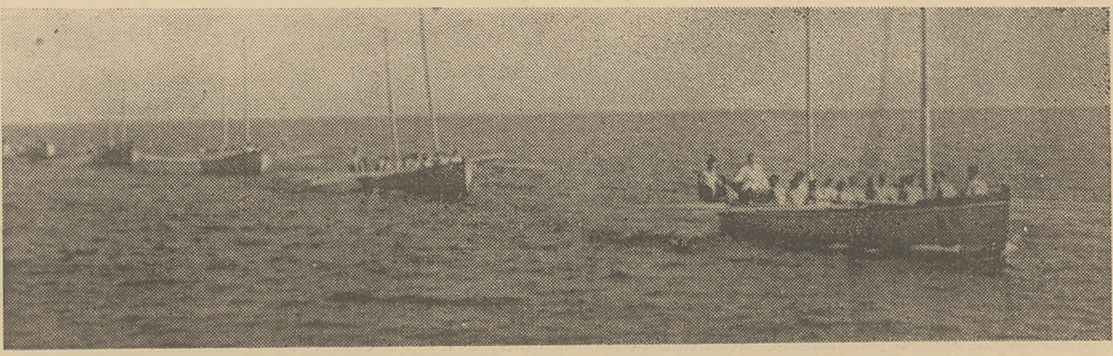
Kręgosłupem łodzi jest belka drewniana odpowiednio oprofilowana zwana kilem (1), która na dziobie jest złączona za pomocą kolana z pionową belką — stewą przednią (2). Tylna część łodzi — tzw. rufa — zamknięta jest płaską deską „trańcem" albo „pawężą" (3). W poprzek kilu umieszczone są co 20 cm gięte w kształcie litery U listwy dębowe zwane żebrami (4). W partiach bardziej od kilu oddalonych żebra połączone są listwami zwanymi wzdłużnikami — obłowym (5) i burtowym (6). Wzdłużniki i kil stanowią podłużne wiązania szkieletu, żebra zaś wiązania poprzeczne. Całość pokrywa się deskami, czyli — mówiąc fachowo — „poszywa" klepkami, mocując klepki do szkieletu miedzianymi gwoździami, a do kilu, pawęży i stewy przedniej, wkrętkami drewnianymi, mosiężnymi lub żelaznymi cynkowanymi. Klepki dotykają się tworząc gładką powierzchnię; jest to poszycie „na styk". Poszycie kończy się na wzdłużniku burtowym, ponad który wystaje jeszcze jedna klepka zwana nadburciem (7), w której wycięte są kwadratowe otwory zamykane zastawkami (8). W otworach tych wprawione są dulki stałe (9) aluminiowe, mosiężne wzgl. żelazne cynkowane. Mniej więcej pośrodku szalupy wbudowana jest skrzynka mieczowa z mieczem opuszczanym pod dno łodzi w czasie żaglowania (10). Szalupa posiada poprzeczne ławy wioślarskie (11), ławki wzdłużne (12), pod którymi umieszczamy zbiorniki powietrza (13) w celu uczynienia jej niezatapialną oraz na dziobie w ławkę przednią (14), a na rufie — ławkę tylną (15), na której znajduje się oparcie (16). Na dnie łodzi znajduje się wyjmowana podłoga (17). W ławach — drugiej od dziobu i drugiej od rufy — znajdują się otwory (18) dla osadzenia masztów. Nad podłogą umieszczone są podpórki dla nóg wioślarzy (19). Na zewnętrznej ścianie pawęży przymocowane są dwa trójkątne klocki (20) ograniczające ruchy steru do 45° w każdą stronę. Łódź zaopatrzona jest w cały szereg okuć, jak okucia sterowe (21), wodzik do szkotów bezana (22), dulki (9), kątowniki usztywniające (23), knagi do mocowania cum i szkotów (24), ucha wantowe (25), okucia jarzma masztu z pachołkami (18) kipy do szkotów foka (26), ucho sztagowe (27), ucho cumowe (28).

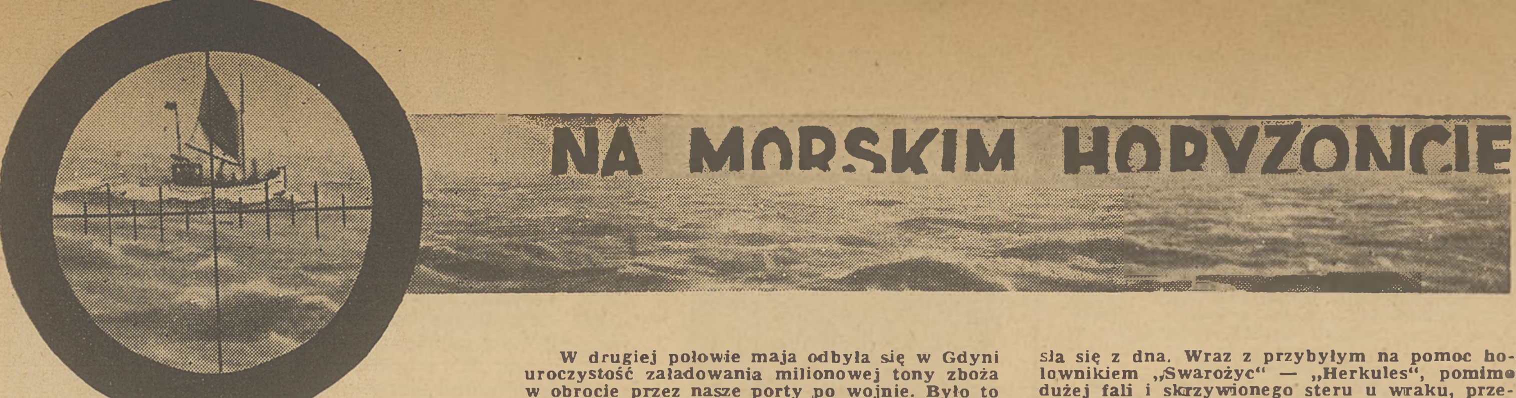
Z kolei przejdziemy do niezmiernie ważnej rzeczy, mianowicie do wyposażenia. Możemy je zasadniczo podzielić na dwie grupy — zależnie od przeznaczenia łodzi: a) wyposażenie **ćwiczebne**; b) wyposażenie **ratunkowe**. Do wyposażenia ćwiczebnego należy ster (29), dwa czerpaki (30), dwa odbijacze (31), dwie cumy (32), dwa bosaki (33), kotwica z liną (34), koło ratunkowe (35), 11 pasów ratunkowych (36), 10 wioseł (37), dwa maszty z olinowaniem i trzy żagle z drzewcami (38). Nie znaczy to abyśmy na ćwiczenia wioślarskie musieli koniecznie zabierać maszty i żagle, które wtedy raczej zawadzają. Jednak na ćwiczenia w żaglowaniu dobrze jest zabrać wiosła, aby w razie uszkodzenia takielunku czy ciszy, móc dojść do portu. Z wymienionym powyżej wyposażeniem możemy spokojnie kręcić się w pobliżu portu, pewni, że w razie zmiany pogody, w każdej chwili możemy powrócić. Jednak jeżeli szalupa ma odbywać dalsze rejsy, powinna być wyposażona tak, jak szalupa ratunkowa. Do wyposażenia, które wymieniliśmy poprzednio dochodzą jeszcze dwa zapasowe wiosła (39), wiosło sterowe (40), latarnia niegasnąca na wietrze (tzw. „nietoperz") z bańką nafty oraz zapałki sztormowe (41), wiadro (42), pompa (43), prowiant (44), beczka z wodą i miarka do wody (45), rum (46), piła (47), siekiera (48), apteczka (49), rakietnica z nabojami (50), kompas skrzynkowy (51), mapy (52), dryfkotwa (53), worek pakuł i bańka na olej (54), latarka elektryczna (55), skrzynka z narzędziami i materiałami do napraw prowizorycznych (56). Dobrze jest posiadać jeszcze tent, czyli brezent, pod którym schować się można w razie długotrwałej niepogody.

EDMUND JANKOWSKI

Rysunki: C. Zborowski
A. Pluciński

Fotografie: K. Komorowski



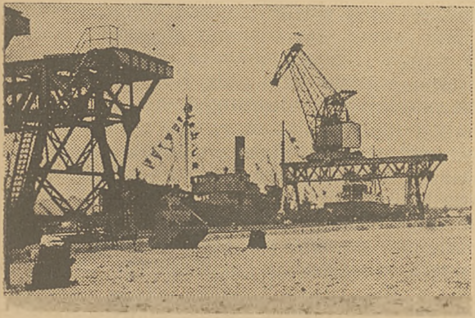


NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

Obroty zespołu portowego Gdańsk—Gdynia osiągnęły w maju cyfrę 1 139 083 ton, przewyższając obroty kwietniowe o 154 000 ton. Wywóz wyniósł 907 724 tony (w tym 817 183 tony węgla, bunkru i koksu), przywóz zaś 231 359 ton (w tym 158 725 ton rudy). Przeładunki Szczecina oraz małych portów (Ustka, Kołobrzeg, Darłowo) — również przekroczyły cyfry osiągnięte w kwietniu (szczegółowe dane podamy w n-rze następnym).

W bieżącym miesiącu spodziewane jest dalsze znaczne podwyższenie obrotów naszych portów. Dotyczy to m. inn. Szczecina, gdzie w ostatnich dniach maja oddana została do eksploatacji pierwsza część nowobudowanego basenu węglowego. Nowoukończone nabrzeże zostało wykonane — tak zresztą jak i cały basen — w rekordowo szybkim czasie. Dwudziestego ósmego maja, w obecności przedstawicieli Rządu, do nowego nabrzeża — nazwanego Gliwickim — przybił pierwszy statek zagraniczny — szwedzki parowiec „Daisy". Załadunek węgla odbył się przy pomocy jednego z czterech nowozmontowanych dźwigów bramowych. Dźwigi te zostały wg polskich planów wykonane w Czechosłowacji. Motorów elektrycznych dostarczyły Węgry.

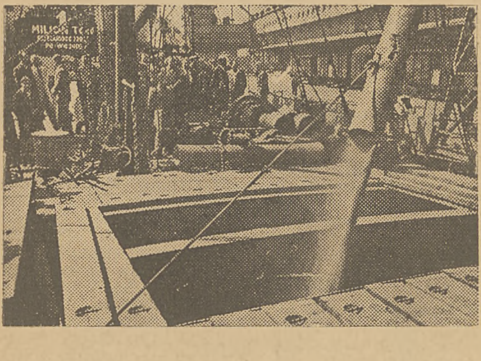


Nabrzeże Gliwickie w Szczecinie

Wzrasta ilość dźwigów również i w innych naszych portach. W porcie gdyńskim, na nabrzeżu Śląskim, jednym z najbardziej uszkodzonych w 1945 roku - montuje się szereg dźwigów portowych do węgla. Wyprodukowały je śląskie huty. W Gdańsku ustawiono ostatnio dźwig, sprowadzony z Elbląga.

Nie same dźwigi jednak dokonują rekordowych przeładunków — jest to zasługą przede wszystkim ludzi. Robotnicy portowi ożywieni szlachetną ideą współzawodnictwa pracy — biją rekord za rekordem. Niedawno w Gdyni załadowano 9 500 ton węgla na radziecki statek „Murmańsk" w ciągu 48 godzin. W Gdańsku dwa dźwigi mostowe w czasie 24 godzin wyładowały ze statku „Tobruk" 5 200 ton rudy! Takie wyniki nie były dotąd nigdy notowane.

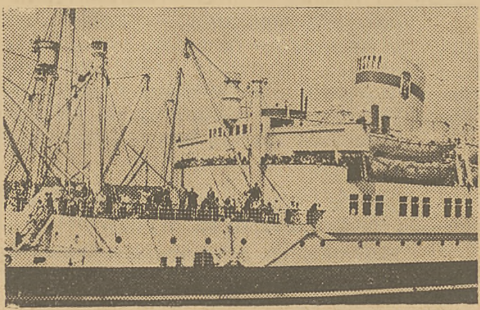
Rekordowe przeładunki osiągane przez robotników portowych to nie tylko wynik ich wytężonej pracy. Jest to również owoc zastosowania szeregu udogodnień technicznych i organizacyjnych wprowadzonych przez samych robotników. Np. zastosowanie wózków ogumionych do przeładunku soli zwiększyło szybkość załadunku o 300 proc.



Załadunek milionowej tony zboża

W drugiej połowie maja odbyła się w Gdyni uroczystość załadowania milionowej tony zboża w obrocie przez nasze porty po wojnie. Było to eksportowe żyto, które zabierał statek „Narocz". Początek naszych obrotów zbożem datuje się od r. 1946 kiedy przyjmowaliśmy zboże importowane w ramach dostaw UNRRA. Eksport wznowiliśmy w 1948 r.

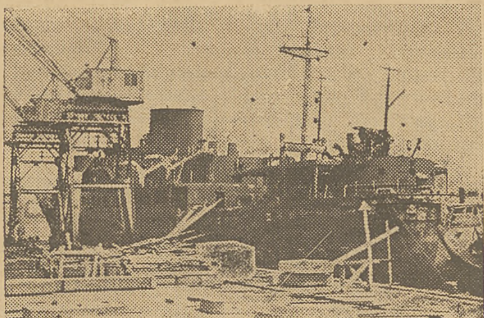
Sprawne działanie portu — to nie tylko sam przeładunek. Porty muszą posiadać dogodną głębokość pozwalającą na zawijanie statkom jak największym. Czynnik głębokości również — choć pośrednio — przyczynia się do zwiększenia obrotów towarowych. Pogłębiarki Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych pracują prawie we wszystkich naszych portach. Szlak wodny wiodący ze Świnoujścia do Szczecina pogłębia najnowsza nasza i największa pogłębiarka — „inż. Wenda". Kanał portowy oraz wejście do portu gdańskiego bagruje pogłębiarka „Małż". Ma ona za zadanie osiągnięcie 11 m głębokości. W Gdyni pracują pogłębiarki „Mamut" i „Meduza" Wykonują one kanał, który połączy południową i północną część portu. Głębokość kanału ma wynosić 9 m.



Repatrianci z Francji przybywają na „Batorym"

STATKI i ŻEGLUGA

Nasz piękny transatlantyk — m/s „Batory" — zjawia się w Gdyni regularnie raz na miesiąc. Nigdy chyba nie był on jednak tak oczekiwany jak w maju, kiedy zaczął nagle o nim mówić cały świat. Stało się to w związku z porwaniem z jego pokładu działacza antyfaszystowskiego Gerhardta Eislera, czego dopuścili się Anglicy w czasie postoju „Batorego" w Southampton. Na to jawne pogwałcenie prawa międzynarodowego oraz zniewagę bandery — Rząd Polski odpowiedział ostrą notą. Poruszona opinia społeczna zmusiła Wielką Brytanię do zwolnienia Eislera. Ale nie tylko w związku z tą sprawą oczekiwano „Batorego" tak niecierpliwie w Gdyni. Zawinąwszy dodatkowo do Le Havru przywiózł on z Francji 715 repatriantów-Polaków, powracających do Ojczyzny. Przybyli spotkali się z serdecznym przyjęciem, jakie im u progu kraju zgotowały władze i społeczeństwo.



Wrak „Warszawy II" po przyholowaniu do Gdyni

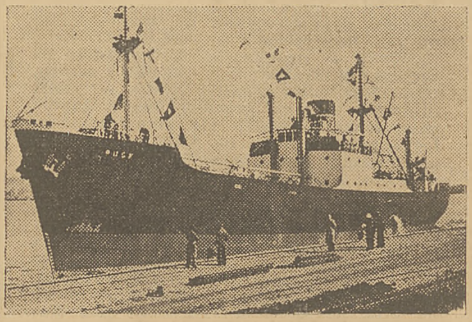
Wydział holowniczo-ratowniczy GAL'u uzyskał nienotowany dotąd w dziejach naszej żeglugi sukces, zaś flota polska nową jednostkę: W początkach czerwca przystąpiono do akcji wydobywania z dna wraku statku pasażerskiego „Warszawa II" zatopionego w czasie wojny w pobliżu zatoki kilońskiej (patrz „N.M.H." w poprzednich n-rach „Mł. Żeglarza"). W wyprawie wzięła udział ekipa fachowców wydziału hol.- rat. GAL na holowniku „Herkules". Po raz pierwszy Polacy przystąpili do samodzielnego wydobywania statku zatopionego na pełnym morzu. Prace zostały uwieńczone powodzeniem. Jedenastego czerwca „Warszawa II" po zatkaniu otworów i wypompowaniu z kadłuba wody uniosła się z dna. Wraz z przybyłym na pomoc holownikiem „Swarożyc" — „Herkules", pomimo dużej fali i skrzywionego steru u wraku, przeholował „Warszawę" do Gdyni. Jak okazały wstępne badania — maszyny zachowały się w dobrym stanie, kadłub aczkolwiek wypalony, również wygląda nieźle. Po dokładnym zbadaniu przez ekspertów — statek zostanie skierowany na stocznię do odbudowy.



Nowoodbudowana jednostka żegl. przybrzeżnej s/s „Barbara"

Prace przy „Warszawie II" nie będą nowością dla polskich stoczni. Niejeden już statek naszej floty został przez nie odbudowany z mniej czy więcej poharatanego wraku. Któż by na przykład pomyślał, że piękna biała „Barbara" oddana do eksploatacji w żegludze przybrzeżnej w pierwszych dniach czerwca — to dawny smętny wrak stateczku „Wanda", który aż do lata 1947 spoczywał pod wodą w jednym z basenów portu gdyńskiego? A jednak „Barbara" to ta sama jednostka. Jest to obecnie jeden z najlepszych statków naszej żeglugi przybrzeżnej, ma dwie maszyny parowe pozwalające mu osiągnąć szybkość 11—12 węzłów i przeznaczony jest do obsługi linii łączącej Gdynię z Ustką i Darłowem.

Inną odbudowaną z wraku jednostką jest motorowczyk „Narew" (218 BRT, 113 NRT, 310 DWT; długość 36 m, moc motoru 200 KM, szybkość 9 węzłów, załoga 10 ludzi). Po odbudowie na Stoczni Gdańskiej i pomyślnym przejściu prób odbiorczych stateczek ten uzupełnia swe wyposażenie w warsztatach okrętowych GAL'u i w najbliższym czasie rozpocznie obsługę któregoś z naszych regularnych połączeń bałtyckich.



Nowy polski drobnicowiec s/s „Puck"

Również na Bałtyku, dokładnie — na linii do Goeteborga, eksploatowany ma być nasz nowy drobnicowiec — s/s „Puck", który przybył po raz pierwszy do kraju 16 maja br. Wybudowany on został przez angielską stocznię na miejsce starego „Pucka", zatopionego podczas działań wojennych. Przed rozpoczęciem regularnych rejsów, „Puck" odbędzie kilka podróży do różnych portów Morza Północnego. Na linii do Goeteborga pływa na razie w dalszym ciągu — s/s „Hel", bliźniak starego „Pucka" a bardzo podobny do nowego.

Jeśli już mowa o liniach regularnych należy wspomnieć, iż GAL uruchomił w czerwcu nową linię łączącą Gdynię z portami Indii i Pakistanu. M/s „Gen. Walter", który już odbywał uprzednio próbny rejs na tym szlaku, wyruszył 22 czerwca w pierwszą objętą programem podróż. Trasa nowej linii wiedzie z Gdyni poprzez Antwerpię, Port Said, Suez, Dżibutti, Aden, Bombaj, Colombo, Kalkutę do Karadzi. W drodze powrotnej przewidziane jest zawijanie do Genui, Marsylii, Bremy i Hamburga. W razie potrzeby statki GAL'u pływające na tej linii, zawijać będą również do innych portów Indii, Pakistanu i Zatoki Perskiej. Prócz „Gen. Waltera" dla obsługi tego najdłuższego naszego połączenia skierowany został s/s „Kiliński". Oba statki odpływać będą na zmianę z Gdyni co dwa miesiące.

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

BAK — wzniesiona część pokładu na dziobie statku.

BERMUDZKIE OŻAGLOWANIE — typ ożaglowania — żagiel o kształcie zbliżonym do trójkąta rozpina się między masztem i bomem (rys. 4 na str. 9); stosowane b. często na jachtach.

CEGIEŁKOWANIE — sposób utrzymywania w czystości drewnianego pokładu na statku szkolnym. Pokład zalewa się wodą, posypuje piaskiem i trze silnie cegłami. Zatrudnieni przy tym uczniowie klęczą na obu kolanach trzymając każdy oburącz cegłę, przesuwaną rytmicznie tam i z powrotem. Zabieg ten zdziera cienką zabrudzoną warstwę drzewa i po spłukaniu piasku, odsłania gładki, biały, lśniący czystością pokład. Czynność ta nie należy jednak do ulubionych zajęć załogi uczniowskiej.

„CZTERY SZKLANKI“ — wachtowy na statku szkolnym w czasie czterogodzinnej wachty, wybija na dzwonie okrętowym czas co pół godziny. Po pół godzinie wachty wybija się jedno uderzenie tzn. pół „szklanki“, po godzinie uderzenie podwójne czyli „szklankę“, po półtorej godzinie — „szklankę“ i „pół szklanki“, po dwóch godzinach — dwie „szklanki“ itd. aż do czterech „szklanek“ na zakończenie wachty, po czym rozpoczyna się od początku. „Cztery szklanki“ wypadają o godz. 00, 04, 08, 12, 16 i 20.

DRYFKOTWA — kotwica pływająca — worek z płótna na długiej linie działający podobnie jak spadochron (patrz rys. na str. 20 punkt 53). Utrzymuje statek znoszony silną wichurą dziobem do wiatru, co ułatwia przetrwanie sztormu.

DŻONKA — egzotyczny typ żaglowca chińskiego o podniesionej rufie i trzcinowych żaglach (patrz rys. na str. 17).

FAŁ — lina służąca do podnoszenia do góry tzn. „stawiania“ żagla.

FOKA-REJA — poziome drzewce do rozpinania żagla (patrz rys. 4 na str. 9). Foka reja jest najniższą reją spośród pięciu zawieszonych na przednim maszcie „Daru Pomorza“, nazywającym się fok. Pozostałe reje mają swoje nazwy licząc od dołu: foka dolna marsreja, foka górna marsreja, foka bramreja i foka bombramreja.

KET — typ ożaglowania małej łodzi z jednym masztem i jednym żaglem.

KLIWER — trójkątny żagiel rozpinany na stalowej linie podtrzymującej maszt od przodu (rys. 4 na str. 9).

KNAGA — odpowiednio obrobiony kawał drzewa, przystosowany do zamocowania na nim liny (patrz rys. 3 II na str. 15).

KOKPIT — wgłębienie w pokładzie na jachcie, w którym siedzi sternik i załoga.

KONFERENCJA ŻEGLUGOWA — porozumienie szeregu przedsiębiorstw żeglugowych zajmujących się przewozem na tej samej trasie np. na Atlantyku. Celem konferencji jest ujednolicenie opłat za przewóz i ochrona własnych interesów przed skutkami konkurencji.

PONTON — płaskodenna, prostokątna szczelna konstrukcja, którą przymocowuje się na doku pływającym i zanurza wraz z dokiem, po czym wprowadza się nań statek przeznaczony do zadokowania. Dok wraz z pontonem i znajdującym się na nim statkiem, wyrzuca się nad powierzchnię wody i wtedy ponton zostaje odmocowany od doku. Przy ponownym zanurzeniu doku, ponton wraz ze statkiem spływa na wodę. Pontony służą do dokowania mniejszych jednostek.

PORT BAZOWY — port uznany za główny węzeł żeglugowy. Na oceanicznych szlakach wiodących do pobliskich portów bazowych stosuje się jednolitą najniższą stawkę opłat przewozowych, podczas gdy przewóz do portów niebazowych jest znacznie droższy.

PREMIA ASEKURACYJNA — kwota odszkodowania wypłacana właścicielowi przez towarzystwo ubezpieczeń na wypadek częściowego zniszczenia lub straty przedmiotu ubezpieczonego np. statku.

SALING — konstrukcja łącząca dolną i górną część masztu. Na salingu znajduje się niewielka platforma. Dojście na saling umożliwiają linowe drabinki wiszące na wantach tj. linach podtrzymujących maszt od boków.

SLUP — mała jednostka żaglowa o jednym maszcie i 2 żaglach.

Wydaje: Komenda Główna P. O. „Służba Polsce“ przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.



LEKTURA MORSKA



Aby zadość uczynić prośbom naszych Czytelników, rozpoczynamy w n-rze niniejszym druk recenzji nowości marynistycznych. W rubryce tej będziemy zawsze pisali o książkach morskich, jakie się ukazały i które warto przeczytać.

W. Jan. „STATEK FENICKI“ — powieść historyczna. Przekład z rosyjskiego Marty Malickiej, rysunki art. mal. Bechtiejewa. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“ str. 174.

Autor wprowadza nas w czasy narodzin wielkiej żeglugi, czasy statków żaglowo-wiosłowych, piratów morskich, pierwszej kolonizacji pokojowej i zaborczych podbojów. Barwnie maluje przed oczyma czytelnika obraz życia marynarzy na fenickim statku, rysuje śmiało sylwetki kapitanów-kupców i kapitanów-piratów, podkreśla bezwzględny wyzysk panującego już wówczas kapitału i nędzę wyzyskiwanego ówczesnego proletariatu i niewolników.

Razem z bohaterem powieści — chłopcem fenickim, który szuka ojca sprzedanego w niewolę — płyniemy przez Morze Śródziemne — kolebkę żeglarstwa, zwiedzamy budującą się stolicę króla Salomona — Jerozolimę, zaglądamy do słynnej z bogactw Kartaginy, wypływamy na Słupy Herkulesa — Gibraltar, odwiedzamy zachodnie wybrzeże Afryki i docieramy do archipelagu Wysp Kanaryjskich.

Cały czas trzyma nas w napięciu przygoda, która zawsze była, jest i będzie prawdziwym żywiołem marynarza.

Wanda Wasilewska „KRYSZTAŁOWA KULA KRZYSZTOFA KOLUMBA“ ilustracje T. Gronowskiego. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“. Wyd. II, str. 92.

Mistrzowską ręką maluje Wasilewska dzieje życia wielkiego odkrywcy Ameryki Krzysztofa Kolumba, szczególnie młodociany jego okres. Do różnych zawodów nakłaniał małego Krzysztofa ojciec; chciał z niego zrobić szewca, piekarza, farbiarza, kupca, rybaka. Jednego mu tylko zabraniał — zostania marynarzem. Ale Krzysztof marzył tylko o dalekich podróżach, o nowych szlakach morskich, o nieznanych nikomu lądach, o przygodach i sławie odkrywcy. Miłość przygody i morza oraz marzenia o sławie każą mu uciec z małego miasteczka na prawdziwy pełnomorski statek i pilnie uczyć się ulubionego nade wszystko zawodu marynarskiego. Tu dopiero Kolumb czuje się w swoim żywiole, tu realizuje pomysł dotarcia najkrótszą drogą morską do dalekich legendarnych Indii, do których nigdy zresztą nie dopłynął.

Ląd, odkryty przez niego, nie był jak mniemał do śmierci admirał Kolumb — Indiami — lecz Ameryką, nazwaną tak od imienia drugiego jej odkrywcy Amerigo Vespucci.

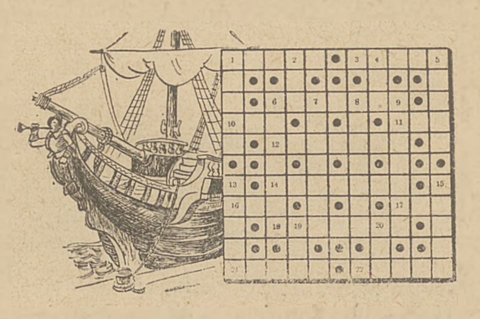
Kolumb dotarciem do wybrzeży Ameryki nie tylko otworzył nową kartę w dziejach świata, nie tylko potwierdził teorię kulistości ziemi, ale pobudził następne pokolenia do śmiałych wypraw odkrywczych.

Książkę czyta się jednym tchem żałując, że nie ma tysiąca stron.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

REDAGUJE A. NOWAKOWSKI

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 1) Taśma złota albo srebrna na rękawie munduru marynarskiego. 3) Jasność, światłość, połysk. 6) W grze w karty: następstwo kilku kart według starszeństwa w jednym kolorze. 10) Miara powierzchni. 11) Inaczej „niedobre“. 12) Znawca, biegły w jakiejś rzeczy, powołany do zbadania jej. 14) Przedsiębiorca żeglugowy — właściciel statku. 16) Produkt mleczny. 17) Stopień podoficerski w marynarce. 18) Zawój, okrycie głowy u ludów wschodnich (w liczbie mnogiej). 21) Ten, kto popisuje się na scenie. 22) Szczątki rozbitych okrętów.

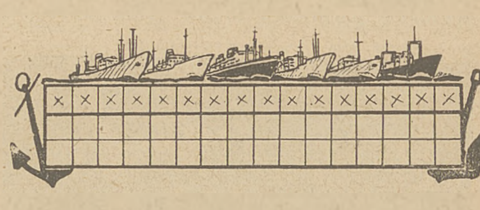
PIONOWO: 1) Płaski statek rzeczny bez masztu do przewożenia towarów. 2) Zaimek osobowy. 4) Ryba z rodziny karpiowatych żyjąca w wodach stojących o mulistych i zarośniętych dnach. 5) Statek rybacki używany na Bałtyku. 6) Belka poprzeczna (wspak). 7) Największe państwo hołdownicze w Indiach. 8) W mitologii greckiej córka Agamemnona i Klitemnestry. 9) Burze morskie. 13) Jeden z portów polskich. 15) Kolorowe otoki na czapkach wojskowych. 19) Część nogi. 20) Prawy dopływ Warty.

ZAGADKA

Jeden pracuje w porcie lub na morzu
Drugi zaś najczęściej — w przestworzu.

LOGOGRYF

Do podanej figury wpisać pionowo 16 wyrazów trzyliterowych o poniższych znaczeniach. Pierwsze litery tych wyrazów, czytane kolejno, dadzą rozwiązanie.



Znaczenie wyrazów: 1) Stopień podoficerski w marynarce. 2) Część twarzy. 3) Skorupiak jadalny. 4) Wezwanie, wołanie. 5) Długi okres czasu. 6) Rzeka w ZSRR, nad którą tworzyło się odrodzone Wojsko Polskie. 7) Belka wiązania okrętowego, biegnąca przez całą długość dna statku, stępka. 8) Ćwiek metalowy łączący np. dwa arkusze blachy i z obu stron zaklepany. 9) Owad kąśliwy podobny do pszczoły. 10) Faza księżyca. 11) Część sztuki teatralnej. 12) Inaczej „pogrążony jest we śnie“. 13) Ukrop, wrzątek. 14) Rzeka na Pomorzu zachodnim, nad którą leży Stargard. 15) Niski głos kobiecy. 16) Dźwięk muzyczny.

Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 15. VII. 1949 r. pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe“. Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania 5 nagród książkowych.

ZAPRASZAMY LENINGRADCZYKÓW

W roku 1948 szkolny jacht „SP" — „Generał Zaruski" odbył rejs do Leningradu. Młodzi junacy-żeglarze mieli możność zapoznania się ze swoimi „kolegami po fachu" — leningradzką młodzieżą żeglarską. Serdeczne przyjęcie jakiego tam doznali — na długo tkwić będzie w ich pamięci.

Junacy „SP" — uczestnicy zeszłorocznego rejsu do ZSRR — chcąc pogłębić przyjaźń z młodzieżą radziecką — a jednocześnie spłacić dług wdzięczności za wspaniałe przyjęcie w Leningradzie, pragnęli zaprosić leningradzkich Przyjaciół do Polski.

Zwrócili się oni do Komendy Głównej „SP" z prośbą o pomoc w zrealizowaniu ich inicjatywy. Mówili oni: „Wdzięczni kolegom leningradzkim za serdeczną gościnę pragniemy pokazać im nasz kraj, nasze zniszczone przez okupanta, a obecnie odbudowane porty i miasta. Chcemy pokazać im nasze osiągnięcia we wszystkich dziedzinach życia społecznego, osiągnięcia — które szybkim krokiem zbliżają nas do socjalizmu".

W dniu 24 maja br. Komenda Główna Powszechnej Organizacji „Służba Polsce", przychylając się do prośby junaków, wysłała do Leningradu list — zaproszenie, następującej treści:

„Drodzy Towarzysze!

Latem ubiegłego roku ekipa polskich żeglarzy Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" odwiedziła Związek Radziecki i z radością zapoznała się z młodzieżą bohaterskiego miasta Lenina. Z entuzjazmem i dumą opowiadają dziś kolegom w Polsce o swych wrażeniach z Leningradu.

Byliśmy u Was i zachwycaliśmy się szybką odbudową pięknego Leningradu, miasta - bohatera, wsławionego szczególnie w ostatniej wojnie mężną i długotrwałą obroną przed faszystowskimi najeźdźcami.

Będzie nam niezmiernie miło z kolei powitać Was na naszej polskiej ziemi, odzyskanej dzięki bohaterstwu Armii Radzieckiej i walczącego u Jej boku Wojska Polskiego.

Wciąż rośnie i krzepnie braterstwo między naszymi narodami; Wasza wizyta u nas będzie dalszym ogniwem w długim łańcuchu wspólnych więzów między Związkiem Radzieckim i zdążającą do ustroju socjalistycznego Polską Ludową.

Zapraszamy Was do Gdyni w czasie od 17—25 VII. 1949 r. Chcemy Wam pokazać Gdynię, Gdańsk oraz dźwigającą się z gruzów Warszawę. W czasie Waszego pobytu, projektujemy zorganizowanie regat żeglarskich.

Data Waszego pobytu łączy się z dniem 22 lipca który jest naszym Świętem Narodowym.

Prosimy — przyjeżdżajcie!"

List ten podpisał Komendant Główny Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" pułkownik Edward BRANIEWSKI.

A więc przygotujmy się na przyjazd drogich gości, aby wspominali oni pobyt u nas tak, jak my wspominamy pobyt u nich w Leningradzie.



Jerzy Urbanek, Czekanów. W sprawie nabycia numerów „Marynarza Polskiego" z lat 1947 i 48 zwróćcie się do Centralnego Kolportażu, Warszawa, Jerozolimskie 55

St. Jakimowicz, Poznań. Dziękujemy za miły list i fotografię budowanej dingi. Na żagiel nadawać się będzie najlepiej płótno bawełniane 102 wzgl. 101. Można je nabyć bez żadnych kłopotów przydziałowych w Morskiej Centrali Handlowej, Gdynia, Starowiejska 7 lub w „Spółdzielni Morskiej", Gdynia, Świętojańska 70. „Spółdzielnia Morska" podejmuje się również szycia żagli. Na miejscu, w Poznaniu, można spróbować otrzymać płótno poprzez poznańską delegaturę Polskiego Związku Żeglarskiego (Mieczysław Jaruchowski, Poznań, Państw. Zakłady Umundurowania, ul. Patrona Jackowskiego) wzgl. poprzez sekcję żeglarską ZMP (ob. Nowaczyk, ośrodek żeglarski ZMP — Kiekrz). Lin stylonowych w Gdyni w handlu nie spotyka się. Serdeczne pozdrowienia.

Roman Przybylski, Biecz. Ze względów technicznych (liczne kolory) — umieszczenie flag wszystkich państw w „Młodym Żeglarzu" — nie jest na razie możliwe. Dokładna data rozpoczęcia nowego roku szkolnego w Szkole Jungów, nie jest jeszcze ustalona. Nastąpi to w każdym razie w ciągu września. Co do rozrywek umysłowych — to jak widzicie — już je zaprowadziliśmy. Dziękujemy za pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

J. Piwowoński, Jęzor k/Mysłowic. Wszystkie trzy jednostki zidentyfikowaliście bezbłędnie. Dane lotniskowca „Triumph" znajdziecie również w „Jane'sie" na str. 34 (rocznik 46/47). Red. Jotem, który podobnie jak Wy poświeca się z pasją zbieraniu i identyfikowaniu morskich zdjęć (stan zbiorów — ponad 15 tys.) — prosi Was o nawiązanie bezpośredniego kontaktu. Chodzi m. inn. o ewentualną wymianę zdjęć. Listy kierujcie na adres redakcji „Mł. Żeglarza".

„Wodniak", Częstochowa. Nie wyczerpane jeszcze numery „Żeglarza" za lata 1946—48 (18 numerów), można nabyć wpłacając kwotę 310 zł na konto PKO XI-160, przesyłając jednocześnie zamówienie na adres: PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. Kajaków wszelkich typów dostarcza „Spółdzielnia Morska", Gdynia, Świętojańska 70. Jeśli chodzi o cenę, to 2-osobowy kajak turystyczny typu „P. 17", świerkowy wzgl. sosnowy, o długości 5,15 m — kosztuje ok. 16 000 zł. Wraz z kompletem ożaglowania (6 m^2 żagla) — ok. 25 000 złotych.

Jan Wachnik, Gorzkowice. Owszem, dowódca okrętu wojennego może zostać kapitanem na statku handlowym. Szczegółowe warunki zawiera Rozporządzenie Ministra Żeglugi o kwalifikacjach oficerskich w PMH. Obszerne artykuły o Polskiej Flocie Wojennej oraz o Flocie Handlowej zawiera ostatni (6/7) numer miesięcznika „Morze i Marynarz Polski". Dokładne dane techniczne, sylwetki wszystkich polskich statków handlowych oraz wykaz flag upragnionego przez Was Codu Międzynarodowego, znajdziecie w numerach mies. „Żeglarz" za lata 1947 i 48. Numery te można jeszcze nabyć — przekazując na konto PKO XI-160 kwotę 280 zł oraz wysyłając odpowiednie zamówienie pod adresem: PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Witold Kolenda, Lidzbark. Egzamin podczas kursu eliminacyjnego do szkół: Jungów, PSM i Szk. Ryb. — będzie przeprowadzany z zakresu 7 wzgl. 9 klas szkoły podstawowej. Główny nacisk kładziony będzie na matematykę, fizykę, polski i naukę o Polsce i świecie współczesnym. Cechy charakterystyczne liniowca znajdziecie w poprzednim (5) n-rze „Mł. Żeglarza". ORP — jest to skrót oznaczający „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej". Skrót ten przysługuje jedynie jednostkom floty wojennej.

Eugeniusz Ezok, Knurów. Chętnie wymienimy posiadany przez Was 7 numer mies. „Die Seekiste" z roku 1944. Pozostałe dwa mamy. Napiszcie co chcielibyście w zamian. Pozdrowienia.

Witek Kopczyński, Warszawa. Wasz miły list sprawił nam dużą radość. Od kandydatów na Politechnikę Gdańską wymagana jest duża matura. Warunki zdrowotne nie odgrywają decydującej roli. Plany okrętów wojennych są tajemnicą wojskową i publikować ich nie wolno. „Rury", o które się pytacie — są to tzw. nawiewniki. Zadaniem ich jest dostarczanie świeżego powietrza do pomieszczeń. Ustawia się je pod wiatr i powietrze samo wpada do środka. Pozdrowienia.

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

CZYN KONGRESOWY KOLEGÓW Z KRAKOWA

Koledzy z Przysposobienia Marynarskiego w Krakowie, pracujący w Zakładach Szkutniczych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce", postanowili, dla uczczenia Kongresu Związków Zawodowych, wykończyć i oddać do użytku sprzęt pływający przed terminem wyznaczonym przez Komendę Główną P.O. „Służba Polsce".

W związku z tym, zobowiązali się oni pracować dłużej po 2 godziny dziennie.

WŁASNYMI SIŁAMI

Województwo Krakowskie i Poznańskie wyszukuje sprzęt dla swoich Ośrodków. Kraków zakupił i wyremontował trzy motorówki, jedną szalupę 8-wiosłową i dwie łodzie żaglowe (o powierzchni żagla 22 m^2 i 32 m^2).

Poznań, jakkolwiek zdobył mniej sprzętu, może się jednak poszczycić takim okazem, jakim jest łódź 22-wiosłowa. Niecodzienny ten olbrzym już niedługo zatrudni przy wiosłach naszych kolegów. „Drżyjcie galernicy!"

Nieco lżej będzie wiosłować na 10 i 8-wiosłowych łodziach wyremontowanych także przez Poznań.

NA KONKURSIE MODELARSKIM

W ramach konkursu modelarskiego, urządzonego przez Ligę Morską, wystawiono 118 modeli okrętów, statków, żaglowców, jachtów itp. Nasze



zespoły modelarskie wystawiły 63 modele, z których wiele zasługuje na nagrody.

Zainteresowanie wystawą było bardzo duże. W przeciągu 2 tygodni zwiedziło wystawę około 5 000 ludzi. Za najlepsze modele wykonane zespołowo lub indywidualnie, zostały wyznaczone cenne nagrody. Komenda Główna P.O. „SP" ufundowała, dla najlepszych naszych zespołów syrenę z brązu oraz brązowy symbol morski.

KURS KADRY

W dniu 23 maja rozpoczął się w Ośrodku Morskim ZMP w Gdyni 5 tygodniowy kurs dla kadry etatowej Wyszkolenia Marynarskiego „SP".

Zespół instruktorów składa się z pracowników PCWM. PCWM użyczyło do szkolenia swoich łodzi wiosłowych i wiosłowo - żaglowych oraz rybackiego kutra szkolnego.

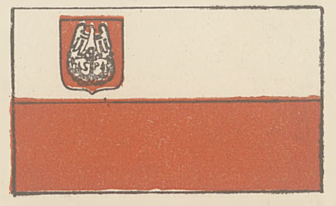
Poza tym do dyspozycji kursu przydzielony został jacht „Generał Zaruski".

Kursanci przejdą szkolenie praktyczne w zakresie wiosłowania i żaglowania, zetkną się bezpośrednio z pracą portu oraz wysłuchają cyklu wykładów z różnych dziedzin wiedzy o morzu.

Po ukończeniu kursu zostaną oni skierowani jako instruktorzy na ośrodki morskie i śródlądowe „SP".

POD WŁASNĄ BANDERĄ

Wszystkie nasze jednostki pływające, począwszy od roku bieżącego, wyruszą pod banderą P.O. „Służba Polsce".



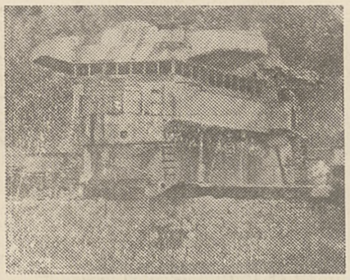
Bandera ta różni się od bandery handlowej rysunkiem orła i przesunięciem tarczy bliżej drzewca (patrz rys.).

Będzie ona powiewać także na masztach wszystkich Ośrodków Morskich i Śródlądowych P.O. „SP".

Archiwum Neptuna



MAŁY, CIASNY ALE WŁASNY



Któż nie marzy o posiadaniu domku z ogródkiem, choćby miał być jak najmniejszy i jak najskromniejszy? „Domek“, o który nam chodzi, a który widoczny jest na zdjęciu — nie jest ani mały ani ciasny. Ba — jak na spustoszoną przez bombę atomową Hiroszimę — stanowi szczyt luksusu, niczym stupokojowy pałac w porównaniu z wieśniaczymi chałupami. Całą osobliwością owego „domku“ jest to, że w rzeczywistości jest on nadbudówką ze zniszczonego japońskiego okrętu wojennego. Pewien robotnik arsenału w Hiroszimie, nazwiskiem Sirakazi, w taki właśnie sposób rozwiązał palący problem kwaterunkowy. Udało mu się ustawić zdjętą z okrętu nadbudówkę na falochronie i obecnie wraz ze swą czteroosobową rodziną cieszy się znacznie większym komfortem niż inni mieszkańcy zbombardowanej Hiroszimy.

O prawdziwym, własnym domku — japoński robotnik nawet nie marzy...

SILNY NAPÓR LODU...

...rozerwał lewą burtę „Czeluskina“, uszkadzając pompy parowe. Masy lodowatej wody zaczęły napełniać wnętrze. W ciągu 2 godzin statek poszedł na dno. Tylko dzięki opanowaniu ludzi i braku paniki, w ciągu tak krótkiego czasu udało się przenieść ze statku zawczasu przygotowane na wypadek awarii zapasy żywności, namioty, worki do spania, samolot i radio.

Radzieckie władze z miejsca mobilizują siły do akcji ratunkowej. Jedyną możliwością dotarcia do odległego o 155 mil od przylądka Północnego — obozu rozbitków, była droga powietrzna. Specjalnie powołana komisja skierowuje na Czukotkę dziesiątki samolotów z najlepszymi pilotami.

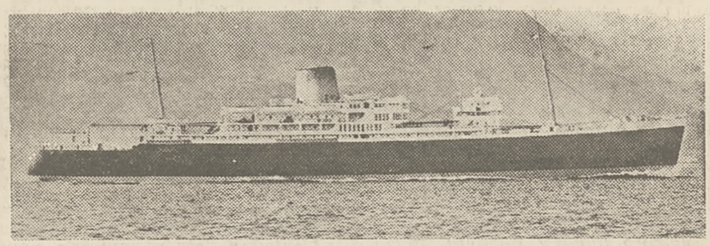
Dnia 5 marca 1934 roku zabrano z obozu kobiety i dzieci, 13 kwietnia samoloty wywiozły na Czukotkę ostatnich rozbitków.

...I KANADA NIE JEST „KANADĄ“...

Źle opłacani, pozbawieni opieki lekarskiej, marynarze kanadyjscy, pracują w prymitywnych warunkach. Od 2 lat zrzeszeni w związku zawodowym — walczą o praw do życia. Ciężka to walka — gdyż po stronie właścicieli statków są władze Kanady. Uczestnicy strajków zapełniają więzienia. Mimo oburzenia opinii całego kraju z powodu zeszłorocznych zajść, w których zginęło od kul wojska i policji sześciu młodych marynarzy, nadal strzela się do strajkujących. Niedawno zdarzył się wypadek nie mający odpowiednika w historii. Jeden z własnych statków handlowych — na rozkaz dowództwa — został ostrzelany przez jednostki kanadyjskiej marynarki wojennej. Następnie oddziały wojska wtargnęły na pokład i aresztowały całą załogę.

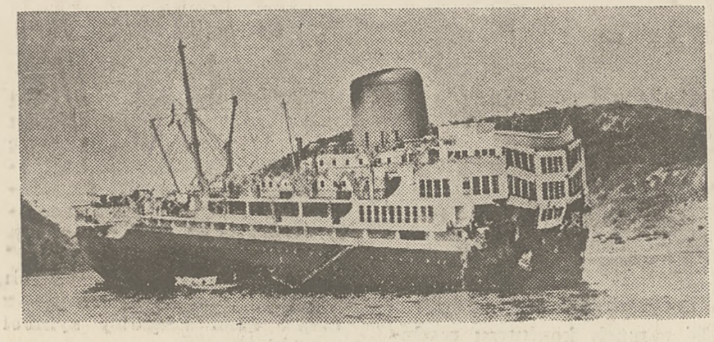
A u nas słowo „kanada“ pokutuje jako symbol łatwego zarobku, wygodnego życia.

Pechowa podróż pięknej „Magdaleny“



„Statek okrągłość“ — tak z dumą określali Anglicy nowowybudowany motorowiec „Magdalena“ (17 500 BRT, 500 miejsc pasażerskich, urządzenia chłodnicze, 20 węzłów szybkości), który w początkach marca wyruszył w swą dziewiczą podróż do Ameryki Południowej. Statek ów — o pięknych aerodynamicznych liniach, nie posiadając omal że żadnego ostrego załamania, żadnego kantu — krył w sobie, jak się wkrótce okazało, „kant“ konstrukcyjny. Pod koniec kwietnia, w drodze powrotnej z Buenos Aires, mając na pokładzie 350 pasażerów oraz ładunek pomarańcz i mrożonego mięsa — „Magdalena“ wpakowała się w zatoce Rio de Janeiro, 6 mil od lądu, na mieliznę. Wezwane sygnałami SOS okręty brazylijskiej marynarki wojennej zabrały szczęśliwie pasażerów. Uszkodzony statek ściągnięto z mielizny i rozpoczęto holować do portu. W czasie holowania na dużej fali „Magdalena“ uderzyła kilem o dno i zupełnie niespodziewanie — przełamała się na dwie części. Część dziobowa wkrótce zatonęła, zaś śródokręcie wraz z rufą wyrzucone zostało — jak widać na zdjęciu — niemal że na brzeg.

Dziewicza podróż pechowej „Magdaleny“ zakończyła się jak najbardziej nieoczekiwanie. Armatorzy na otarcie łez zagarnęli premię asekuracyjną w wysokości 2 milionów funtów. A może to nie był nawet „kant“ konstrukcyjny? Może to szło po prostu o premię? A za tę premię zapłaci oczywiście szary obywatel brytyjski.



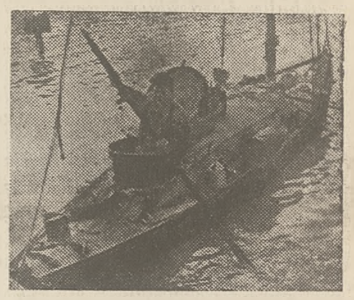
GIGANTYCZNY PROJEKT

Wśród wielu gigantycznych zamierzeń technicznych, które w okresie najbliższych 20 lat wpłyną na zmianę przyrody niektórych rejonów Związku Radzieckiego, jednym z najciekawszych jest projekt skierowania wód rzeki Ob do Morza Kaspijskiego. Realizacja tego projektu, którego autorem jest inż. M. Dawidow, pozwoli na użyźnienie i wykorzystanie pustyń Kara-Kum i Kizył-Kum dla celów gospodarki narodowej ZSRR.

Interesująca jest szczególnie druga część projektu, która mówi o budowie kanału, łączącego Północny Ocean Lodowaty z Morzem Kaspijskim, dostępnego dla jednostek pełnomorskich. Biec on będzie rzeką Ob. Długość tej gigantycznej drogi wodnej wyniesie ponad 5 tysięcy kilometrów i umożliwi swobodne połączenie portów Morza Kaspijskiego ze wszystkimi morzami świata.

JEŚLI KTOŚ NIE MA NIC LEPSZEGO DO ROBOTY...

...szuka guza lub wątpliwej sławy w wyczynach, które nikomu żadnego pożytku nie przynoszą. Zamiast wziąć się do uczciwej roboty — przebywający w Anglii niejaki Włodzimierz Westanowicz postanowił opłynąć dookoła świat przy pomocy widocznego na zdjęciu „pudełka od sardynek“.



Jednostka ta jest stalowej konstrukcji slupem o ożaglowaniu bermudzkim. Nazywa się „Orlan“. Zbudował ją samodzielnie Westanowicz według własnych planów. Charakterystyczny jest okrągły luk wejściowy do kokpitu, zamykany szczelnie klapą, niczym na okręcie podwodnym. W razie sztormu Westanowicz zamierza, po wyrzuceniu dryfkotwy, zamknąć za sobą klapę i oczekiwać końca niepogody, snując w międzyczasie rozważania na temat znikomości spraw ludzkich.

Ta zatrzaśnięta klapa od kokpitu westanowiczowego jachtu — stanowi pewnego rodzaju symbol odcięcia się odludka od świata i społeczeństwa.



Stoi Wacek przy tablicy,
patrzcie mili czytelnicy,
jak nań biją siódme poty.
W siódmej klasie moc roboty!

Po nauce raz znienacka
przysiadł Jacek się do Wacka:
— Daj „Żeglarza!“ Ja też marzę,
żeby zostać marynarzem!

Odtąd razem dwaj koledzy
rozplątują węzły wiedzy:
— Jacku drogi, w mig mi powiedz,
co to „fok“, a co „trałowiec“?

Aż czas minął szkolnej pracy,
przed komisją drżą junacy:
— Żeglarz, Jacku — mówi Skiba —
musi zdrowy być jak ryba!

(HISTORIA WACKA SKIBY — ciąg dalszy) rys. E. Karłowski, teksty: W. Brzost

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, F. Staszewski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W.“ w Gdyni. Nr. 829. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. W—19629.